

Marja-Liisa Kauppinen ja Juha Pohjola

Pyöräilypalvelua lähialueella

- Yhteisöllinen verkkopalvelu Vantaan Kivistöön

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Medianomi YAMK

Mediatuottamisen koulutusohjelma

Opinnäytetyö

24.05.2013

| | |
|--|---|
| Tekijä(t) Otsikko | Marja-Liisa Kauppinen ja Juha Pohjola Pyöräilypalvelua lähialueella - Yhteisöllinen verkkopalvelu Vantaan Kivistöön |
| Sivumäärä Aika | 106 sivua + 15 liitettä 24.5.2013 |
| Tutkinto | Medianomi (ylempi AMK) |
| Koulutusohjelma | Mediatuottamisen (ylempi AMK) koulutusohjelma |
| Suuntautumisvaihtoehto | |
| Ohjaaja | Lehtori Antti Pönni |
| <p>Tavoitteenamme oli suunnitella helppo ja pyöräilyyn kannustava verkkopalvelu lähialueen pyöräilijöille. Esimerkiksi otimme Vantaan Kivistön asuinalueen, jonka uudessa osassa järjestetään vuoden 2015 Asuntomessut. Vantaan kaupunki haluaa olla pyöräilyystävällinen kaupunki ja se on mukana Liikkuvan Arjen Design (LAD) pyöräilyprojekteissa. Työssämme lähteinä on käytetty tutkimusmenetelmäkirjallisuutta, aiheeseen liittyviä teoksia sekä internet- lähteitä. Tutkimukseen liittyy yksilö- ja ryhmähaastatteluja, e-lomakekyselyjä, yksi workshop sekä käytettävyystestauksia.</p> <p>Kaksivuotisen projektimme ensimmäinen vaihe alkoi syksyllä 2011 tutustumalla LAD:n pyöräilyprojektiin. Aloitimme pyöräilijän pylvään toimintojen ja palvelujen kartoituksella; haastatteluilla, e-lomakekyselyllä sekä käytettävyystestauksella. Keräsimme näistä aineistoa kevään 2012 pyöräily-workshopia varten. Työpajaan kokosimme yhteen Vantaan virkamiehiä ja Vantaalla asuvia sekä työskenteleviä pyöräilijöitä. Workshopin tavoitteena oli kehittää pyöräilypylvään palveluja ja toimintoja sekä verkkopalvelun sisältöä.</p> <p>Työskentelymme toinen vaihe jatkui syksyllä 2012 verkkopalvelun suunnitteluna. Tarkensimme tutkimussuunnitelmaa verkkopalvelusta ja otimme mukaan älypuhelimien käytön pyöräily aikana. Haastattelimme LAD-ryhmää ja yhteisöllisen verkkopalvelun asiantuntijoita. Kaiken aineistomme pohjalta teimme uuden e-lomakekyselyn keväällä 2013 lähialueen pyöräilyn verkkopalvelusta vantaalaisille. Verrokkiryhmäksi valitsimme Espoon Suurpellon asukkaat. Tutkimuksen kohteena olivat tavalliset lähialueen pyöräilijät.</p> <p>Verkkopalvelu koettiin tarpeelliseksi ja tärkeäksi lähialueen palvelujen ja yhteisöllisyyden kehittäjänä sekä alueen uusia ja vanhoja asukkaita yhdistävänä tekijänä. Keräsimme kaksivuotisen projektimme aikana verkkopalveluun sisältötoiveita. Verkkopalvelun sisällön suunnittelussa otimme huomioon tutkimustulokset ja olemassa olevia pyöräilyyn liittyviä verkkosivustoja. Työmme yhtenä tavoitteena oli tehdä käyttäjille mahdolliseksi muokata verkkopalvelua omien tavoitteiden ja tarpeiden mukaan.</p> <p>Tutkimustyömme toi esille uusia näkemyksiä palveluista ja ideoista, joita voidaan hyödyntää lähipyöräilyyn innostavien palvelujen kehittämisessä kuten pyöräilypylväessä ja verkkopalvelussa.</p> | |
| Avainsanat | pyöräilyverkkopalvelu, yhteisöllisyys, responsiivinen suunnittelu |

| | |
|---|--|
| Author(s) Title Number of Pages Date | Marja-Liisa Kauppinen and Juha Pohjola Service for Cyclists of the Local Area - Collaborative Network to the Vantaa Kivistö Area 106 pages + 15 appendices 24 May 2013 |
| Degree | Master of Media Production and Management |
| Degree Programme | Master's Degree Programme in Media Production and Management |
| Specialisation option | |
| Instructor(s) | Antti Pönni, Senior Lecturer |
| <p>The purpose of this thesis was to develop an easy and stimulating network service for the cyclists of the local area (for example Kivistö new residential area). The City of Vantaa would like to be a bicycle-friendly city and it is involved in the <i>Design for Everyday Mobility</i>, LAD cycling. Thus, The City of Vantaa is developing a cycling city. Our work is based on research methodology literature, related books and Internet sources. The research involves individual and group interviews, e-surveys, workshop and usability testing.</p> <p>The first phase of our two-year project began in the autumn 2011 by getting to know the LAD cycling project. We started with a cyclist column, mapping the following functions and services: interviews, e-surveys and usability testing. We collected the data in order to organize a workshop for the cyclists in the spring 2012. In the workshop, we brought together the officials of Vantaa and the residents who work in the region of Vantaa. The aim of the workshop was to develop the network's content as well as services and activities for the cycling column.</p> <p>The second phase of our work continued in the autumn 2012 by designing network services to specify our research plan for the site including the use of smartphones during cycling. We interviewed the LAD group and the collaborative network experts. On the basis of the data, we collected a new e-survey, which was carried out during the winter 2013 concerning the nearby cycling site in Vantaa. The inhabitants of Espoo Suurpelto were chosen for a control group. Common cyclists from the surrounding area were chosen as a target group.</p> <p>In order to develop the local area and services, the network service appeared to be both necessary and important. Moreover, it seemed as a unifying factor for the new and old residents. We collected hopes of the service contents during the two-year project. The research results were taken into account when designing the contents of the network as well as existing cycling related websites. One of the aims of our work was to enable editing the network service according to one's objectives and needs.</p> <p>Our research highlighted new perspectives and ideas for the services that could be utilized in the development of services, which inspire local cycling, such as the cycling column and the network services.</p> | |
| Keywords | network service, community, responsive design |

Sisällys

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Johdanto | 1 |
| 2 | Liikkuvan Arjen Design -hanke ja Marja-Vantaa -projekti | 7 |
| 2.1 | Liikkuvan Arjen Design (LAD) -hanke 2011–2013 | 7 |
| 2.2 | Marja-Vantaa -projekti | 9 |
| 2.2.1 | Marja-Vantaasta Kivistöksi projektin vaiheet | 9 |
| 2.2.2 | Pyöräily-ystävällinen asemakaava | 14 |
| 2.2.3 | Alueen yhteisöllisyys | 17 |
| 3 | Vaihe I: Pyöräilypalvelua pylvääseen ja nettiin | 19 |
| 3.1 | Ensimmäisen vaiheen tavoitteet | 19 |
| 3.2 | Menetelmänä palvelumuotoiluprosessi | 20 |
| 3.3 | Pyöräilypylväs eli sykleri | 21 |
| 3.3.1 | Syklerin käyttäjien käyttäjäprofiilit ja kohderyhmä | 24 |
| 3.3.2 | Pyöräilypylvään SWOT-analyysi | 25 |
| 3.4 | Pyöräilijöiden tarpeiden kartoitus | 26 |
| 3.4.1 | Tiedonkeruumenetelmänä haastattelu | 27 |
| 3.4.2 | E-lomakekysely | 33 |
| 3.4.3 | Vuorovaikutussuunnittelu | 39 |
| 3.5 | Workshop on osallistuvaa suunnittelua | 41 |
| 3.6 | Ensimmäisen vaiheen tulokset ja johtopäätökset | 43 |
| 4 | Vaihe II: Yhteisöllisen verkkopalvelun suunnittelu | 48 |
| 4.1 | Yhteisöllisyys verkkopalveluissa | 48 |
| 4.1.1 | Yhteisöistä yksilöiden verkostoihin | 48 |
| 4.1.2 | Tiivistyvä yksilöllistyminen ja sosiaalisuuden muuttuminen | 50 |
| 4.1.3 | Verkkoyhteisöt ovat nuorelle sosiaalinen välttämättömyys | 51 |
| 4.2 | Sosiaalinen media ja verkkopalvelut | 53 |
| 4.3 | Verkkopalvelun suunnittelu | 55 |
| 4.3.1 | Verkkopalvelun käytettävyys ja käyttäjäkeskeisyys | 56 |
| 4.3.2 | Käyttäjäkeskeisiä menetelmiä verkkopalvelun suunnittelussa | 58 |
| 4.3.3 | Responsiivinen suunnittelu | 61 |
| 4.3.4 | Visuaalinen suunnittelu | 63 |
| 5 | Pyöräilijöiden verkkopalveluja Englannissa, Ruotsissa ja Suomessa | 65 |
| 5.1 | London Cycling Campaign –järjestö ja LondonCyclist –sivut | 65 |

| | | |
|-----------|---|-----|
| 5.2 | Pyöräile Tukholmassa | 67 |
| 5.3 | Jyväskylän Pyöräilyseura ry | 68 |
| 5.4 | Tapo eli Tampereen polkupyöräilijät | 69 |
| 5.5 | Vantaan pyöräilijät | 70 |
| 5.6 | Polkupyöräwiki-sivut | 71 |
| 5.7 | Helsingin Polkupyöräilijät ry | 72 |
| 5.8 | Helsingin seudun liikenne HSL-reittioppaan pyöräilyvinkkejä | 73 |
| 5.9 | Fillarointia Espoossa | 74 |
| 5.10 | Poljin eli pyöräilykuntien verkosto ry:n sivut | 75 |
| 5.11 | Fillarikalenteri | 76 |
| 6 | Projektin kakkosvaiheen kuvaus, toteutus ja tulokset | 77 |
| 6.1 | Kuuden hatun analysointi (Six Hats) | 78 |
| 6.2 | Skenaariotyöskentelyä | 80 |
| 6.2.1 | Tarinaskenaario | 81 |
| 6.2.2 | Kuvaskenaario | 83 |
| 6.3 | Kyselytutkimus ja e-lomakekysely 2013 | 84 |
| 6.4 | E-lomakekyselyn tulokset 2013 | 86 |
| 6.5 | Haastattelut | 95 |
| 7 | Lähialueen yhteisöllisen verkkopalvelun toimintaidea | 97 |
| 8 | Yhteenveto ja pohdinta | 101 |
| 9 | Lähteet | 107 |
| Liitteet | | |
| Liite 1. | Pyöräilystä houkutteleva liiksumuoto Marja-Vantaalle | |
| Liite 2. | (A-D) Haastattelulomake 2012 | |
| Liite 3. | Haastattelutulokset 2012 | |
| Liite 4. | (A-B) E-lomakekysely 2012 | |
| Liite 5. | E-lomakekyselyn tulokset 2012 | |
| Liite 6. | Workshopin sanakortit ja tehtäväjulisteet | |
| Liite 7. | Pyöräilyn workshop Vantaalla 8.5.2012 | |
| Liite 8. | Workshop lupakaavake | |
| Liite 9. | Workshop multimedia-esityksen kuvia | |
| Liite 10. | (A-G) Tuloksia workshopista 2012 | |
| Liite 11. | (A-B) Marja-Liisan Pecha Kucha | |
| Liite 12. | (A-B) Juhan Pecha Kucha | |
| Liite 13. | Vantaan Sanomien verkkolehden artikkeli 1.3.2013 | |

Liite 14. (A-C) E-lomakekysely 2013 Vantaa

Liite 15. (A-C) E-lomakekysely 2013 Espoo

1 Johdanto

Työmme tavoitteenamme oli suunnitella helppo ja pyöräilyyn kannustava verkkopalvelu lähialueen pyöräilijöille. Tarkoituksena oli etsiä toimintoja ja palveluja, jotka innostaisivat ihmisiä pyöräilemään ja lisäisivät pyöräilyn kiinnostavuutta. Esimerkiksi otimme Vantaan Kivistön asuinalueen, jonne ollaan tekemässä pyöräily-ystävällistä kaupunginosaa ja jossa järjestetään vuoden 2015 Asuntomessut. Kivistön valintaan vaikutti myös Vantaan pyrkimys -pyöräily-ystävälliseksi kaupungiksi ja sen aktiivinen mukanaolo Metropolian liikkuvan arjen design (LAD) -hankkeessa, jonka yhtenä tavoitteena on juuri pyöräilyn edistäminen. LAD-hanke on myös oman projektimme taustalla.

Kaksivuotisen projektimme ensimmäinen vaihe alkoi syksyllä 2011 tutustumalla LAD:n pyöräilyprojektiin. Siellä oli yhtenä projektina pyöräilijöille informaatiota tarjoavan pyöräilypylvään suunnittelu. Informatiivinen pyöräilypylväs sijaitsee kevyen liikenteen väylillä ja ohjaa sekä opastaa pyöräilijöitä. Aloitimme pyöräilypylvään toimintojen ja palvelujen kartoituksella: haastatteluilla, e-lomakekyselyllä sekä käytettävyyss-testauksella. Keräsimme näistä aineistoa kevään 2012 workshopia eli työpajaa varten. Työpajassa saimme yhteen Vantaan virkamiehiä ja Vantaalla asuvia sekä työskenteleviä pyöräilijöitä. Workshopin tavoitteena oli kehittää pyöräilypylvään palveluja ja toimintoja sekä verkkopalvelun sisältöä.

Pyöräilijäpylvään palvelujen sekä toimintojen suunnittelussa ja kyselyissä tuli esille se, että sen yhteyteen tarvitaan myös verkkopalvelu, jonka avulla kannustetaan pyöräilemään ja pyöräilijöillä on yhteys pyöräilypylvään palveluihin.

Työskentelymme toinen vaihe jatkui syksyllä 2012 verkkopalvelun suunnitteluna, jolloin tarkensimme tutkimussuunnitelmaamme verkkopalvelusta ja otimme mukaan

älypuhelinien käytön pyöräilyn aikana. Haastattelimme LAD-ryhmää ja yhteisöllisen verkkopalvelun asiantuntijoita. Kaikkien aineistojemme pohjalta teimme uuden e-lomakekyselyn keväällä 2013 lähialueen pyöräilyn verkkopalvelusta vantaalaisille. Verrokkiryhmäksi eli vertailuryhmäksi valitsimme Espoon Suurpellon asukkaat. Tutkimuksen kohteena olivat lähialueen asukkaat.

Työssämme lähteinä on käytetty tutkimusmenetelmäkirjallisuutta, aiheeseen liittyviä teoksia sekä internet- lähteitä. Tutkimukseen liittyy yksilö- ja ryhmähaastatteluja, e-lomakekyselyjä, workshop ja käytettävyydestestauksia.

Tutkimustyömme toi esille uusia näkemyksiä palveluista ja ideoista, joita voidaan hyödyntää lähipyöräilyyn innostavien palvelujen kehittämisessä kuten pyöräilypylväässä ja verkkopalvelussa.

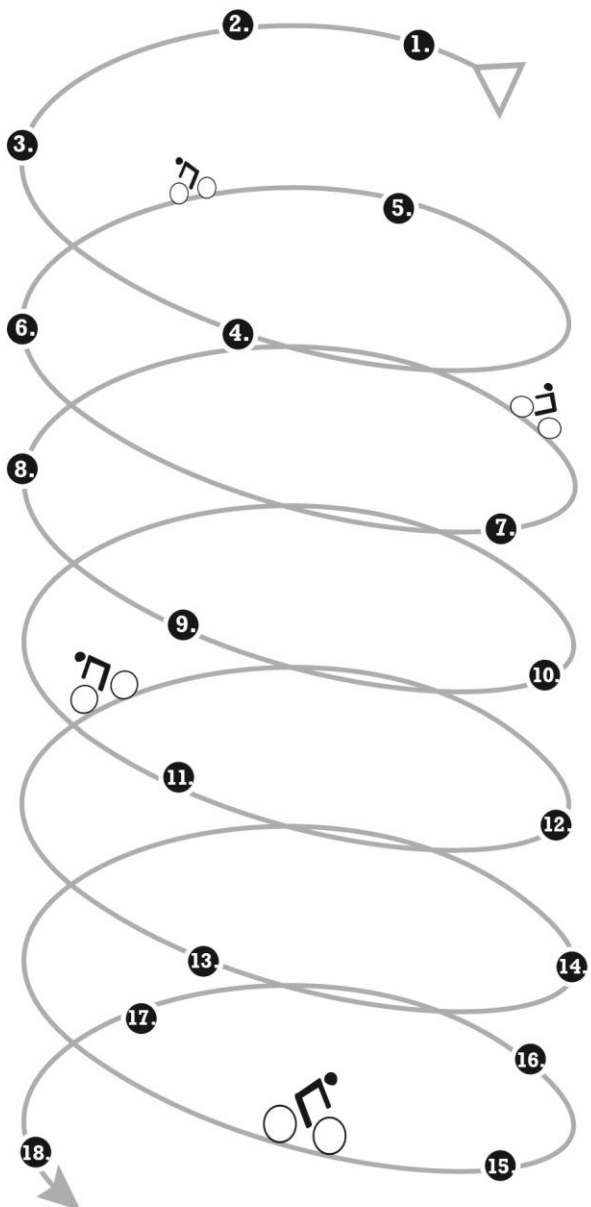
Teimme kaksivuotisen toimintatutkimuksen (Kuvio 1), jossa etenimme sykleittäin seuraavia vaiheita hyödyntäen: suunnittelu, toteutus, havainnointi, reflektointi. Syklin seuraavassa vaiheessa hyödynsimme edellisestä vaiheesta saatua aineistoa iteroiden sitä ja jatkaen kierrosta uudelleen. (Iterointi on yleinen nimitys menetelmille, joissa samoja työvaiheita toistetaan kunnes haluttu tulos on saavutettu.)

I-vaihe 2011–2012

1. Muotoiluopiskelijoiden pyöräilyprojektit syksy 2011
2. Pyöräilyprojektin analysointi
3. Projektisuunnitelman aikataulu
4. Työpaikkapyöräilijöiden haastattelu
5. E-lomakekysely vantaalaisille
6. Verkkosivuston käytettävyydestä prototyypillä
7. Workshop Vantaalla asuville ja työskenteleville sekä Vantaan kaupungin virkamiehille
8. Aineiston analysointi ja koonti

II-vaihe 2012–2013

9. Teoriataustaa yhteisöllisyydestä ja verkkopalvelusta
10. Tutkimussuunnitelman tarkennus
 - Six Thinking Hats-analyysi verkkopalvelusta
11. Älypuhelimien käyttö pyöräilyn aikana
 - kuvan ja tarinan avulla haastattelu ja ryhmähaastatteluja
 - haastattelujen esitys Pecha Kucha- menetelmällä
12. LAD-ryhmän haastattelu
13. Asiantuntijahaastattelu
14. E-lomakekysely vantaalaisille ja Espoon Suurpellossa asuville
15. Vantaan virkamiesten haastattelu



16. Aineiston koonti
17. Pyöräilyverkkopalvelun II-vaihe valmis

III-vaihe 2013–

18. Verkkopalveluilmeen suunnittelu ja toteutus

Kuvio 1. Viitekehyksenä toimintatutkimuksemme rakenne ja ajoitus

Toimintatutkimuksemme oli prosessi, jossa ymmärrys ja tulkinta lisääntyvät vähittäin.

Toimintatutkimuksemme oli intentionaalinen prosessi, joka oli samalla tiettyyn aikaan ja

paikkaan sijoittuva toiminnan ketju. Tutkimusmenetelmissämme siirryimme yleisesti enemmän laadullisempaan suuntaan ja yhdistimme määrällisiä (kvantitatiivisia) ja laadullisia (kvalitatiivisia) menetelmiä. Näin saimme haastatteluista paremmin pohditumpaa aineistoa, jota pystyimme käyttämään hyväksemme tehdessämme seuraavia kyselyjä sekä työpajatyöskentelyssä.

Työmme lähtökohtana oli havaittu ongelma, jota ratkoimme ja pohdimme joskus myös spontaanistikin. Tutkimuksemme alkoi jonkin yksityiskohdan ihmettelystä ja toiminnan reflektioivasta ajattelusta, mikä sitten johti yhä laajempiin ja yleisempiin kysymyksiin. Toimintatutkimuksemme syklissä oli sekä konstruoivia (uutta rakentavia) että rekonstruoivia (painopiste on toteutuneen toiminnan havainnoinnissa ja arvioinnissa) osioita.

Tutkimuksessamme pyöräilyn verkkopalvelu koettiin tarpeelliseksi ja tärkeäksi lähialueen palvelujen ja yhteisöllisyyden kehittäjäksi. Verkkopalvelu toimisi alueen uusia ja vanhoja asukkaita yhdistävänä tekijänä. Keräsimme kaksivuotisen projektimme aikana verkkopalveluun sisältötoiveita. Palvelun sisällön suunnittelussa otimme huomioon tutkimustulokset ja olemassa olevia pyöräilyyn liittyviä verkkosivustoja. Työmme yhtenä tavoitteena oli tehdä käyttäjille mahdolliseksi muokata verkkopalvelua omien tavoitteiden ja tarpeiden mukaan.

Aiheeseen liittyviä hankkeita ja tutkimuksia löytyy seuraavista:

Pyöräily ja sosiaalinen media 2010–11 -projektin tavoitteena oli toteuttaa liikkumisen ohjauksen innovatiivinen työkalu, joka yhdistää sosiaalisen median ja reittioppaan hyödyt, verkottaa pyöräilijät keskenään sekä vahvistaa pyöräilijöiden yhteisöllisyyttä ja yhteenkuuluvuuden tunnetta. Projektin työtä jatketaan meneillään olevassa Fillaristit-palvelun hyödyntäminen ja käytön tehostaminen – projektissa. Fillaristit-palvelu (www.fillaristit.fi) suunniteltiin ja toteutettiin Pyöräily- ja sosiaalinen media -hankkeessa osana Liikkumisen ohjauksen ohjelmaa. Tämän hankkeen tarkoituksena oli lisätä Fillaristit-palvelun tunnettavuutta ja käyttöä markkinoimalla sitä pyöräilijöille, pyöräilyseuroille sekä kaupungeille. Hankkeessa pyrittiin myös löytämään yhteistyömahdollisuuksia pyöräilyseurojen tai kaupunkien kanssa siten, että nämä voisivat olla mukana palvelun hyödyntämisessä ja kehittämisessä. Hyödynsimme tätä projektia työssämme ideoidessamme verkkopalvelun toimintoja ja keskustellessamme Vantaan virkamiesten kanssa.

Liikennevirasto on tehnyt vuoteen 2020 ulottuvan kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman. Keväällä 2011 Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi **Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa strategian**. Liikennepolitiikassa ja kaupunkisuunnittelussa kävely ja pyöräily on tunnustettava perusliikkumismuodoiksi, ja niiden edistäminen on otettava konkreettiseksi osaksi yhdyskuntien ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Otimme suunnittelussa huomioon tämän valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman.

Tampereen teknillisen yliopiston Verne eli liikenteen tutkimuskeskuksen vetämä **Pykälä** on pyöräilyn ja kävelyn edistämisen tutkimus- ja kehitysprojekti. Pykälän ensimmäinen vaihe toteutettiin vuosina 2009–2011 ja toista vaihetta toteutetaan parhaillaan. Projekti on kehitetty suomalaisten kaupunkien ja ministeriöiden avuksi liikenteen ja maankäytön suunnitteluun, poliittisen päätöksenteon ohjaukseen sekä pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen liikennemuotoina ja arkiliikuntana. Näitä asioita oli otettu huomioon myös Marja-Vantaan asuntoalueen suunnittelussa.

Pykälän ensimmäisessä projektissa on ollut mukana kahdeksan suomalaista kaupunkia ja neljä ministeriötä (Helsinki, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Pori, Lappeenranta, Hyvinkää ja Porvoo sekä liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö sekä opetus- ja kulttuuriministeriö). Asiantuntijoina on myös toiminut Pyöräilykuntien verkosto ja Liikennevirasto. Projektin tulokset ovat julkaistu kahdessa laaja-alaisessa teoksessa, jotka toimivat suunnittelijoiden ja päätöksentekijöiden tukena pyöräilyn ja kävelyn edistämässä. Ensimmäisessä teoksessa esitellään parhaat pyöräilyä ja kävelyä edistävät käytännöt Euroopassa, ja toisessa teoksessa käsitellään parhaiden käytäntöjen sovellusta Suomeen. Lisäksi on julkaistu opas pyöräilyn ja kävelyn laskennan suunnittelua ja toteutusta varten. Olemme tutustuneet työssämme näiden kaupunkien verkkopalveluihin.

Pyöräilykuntien verkosto ry (poljin.fi) toimii kuntien, valtionhallinnon, ELY-keskusten, yritysten, järjestöjen ja tutkimuslaitosten välisenä yhteistyöverkostona. Verkoston tavoitteena on pyöräilyn ja kävelyn lisääminen, mikä tuo hyvinvointia yksilölle ja yhteiskunnalle. Verkosto kehittää pyöräily- ja kävelykulttuuria sekä kerää että tuottaa tietoa verkoston jäsenten ja pyöräilyn edistämisestä kiinnostuneiden tahojen käyttöön. Olemme tutkineet Poljin -sivuston aineistoja ja linkkejä.

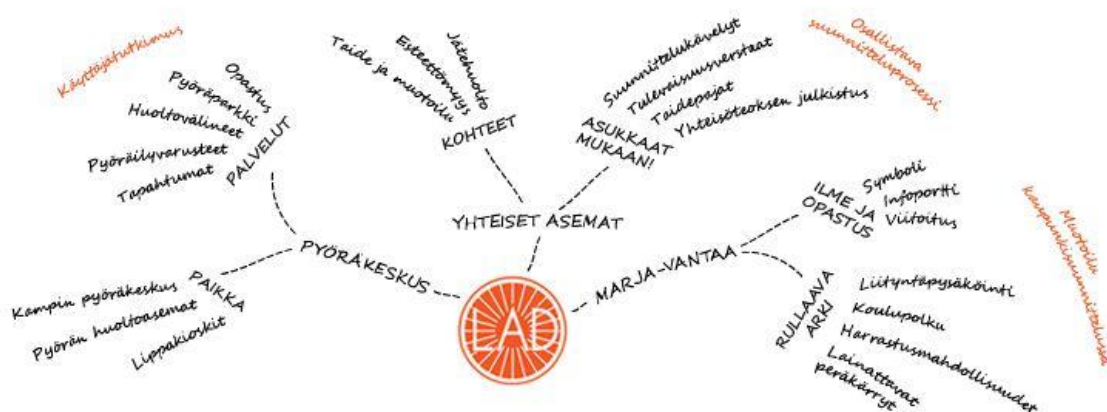
Minna Raatikan Aalto yliopistolle tekemässä diplomityössä vuonna 2012 on käsitelty aiheeseen liittyvää virkamiesten ja asukkaiden välistä vuorovaikutusta. Diplomityön nimi on **Avoin osallistumiskanava virkamiesten ja asukkaiden välisessä vuorovaikutuksessa** -Esimerkkinä Fillarikanava ja Helsingin pyöräilyolosuhteet. Tästä työstä haimme yhteisöllisyys -teemaamme kokemuksia ja aineistoa. Etsimme myös tapoja, jotka tarjoaisivat asiallisen keskustelu kanavan pyöräilijöiden ja virkamiesten välille. Verkkopalvelussamme teimme yhdeksi palvelun tarjoajaksi Vantaan kaupungin, josta saisimme yhteistyökumppanin molemmin puoliseen tiedon vaihtoon.

2 Liikkuvan Arjen Design -hanke ja Marja-Vantaa -projekti

2.1 Liikkuvan Arjen Design (LAD) -hanke 2011–2013

Tutkimuksemme taustalla on Metropoliassa vuonna 2011 käynnistynyt Liikkuvan Arjen Design (LAD) -hanke, jonka tavoitteena on edistää pyöräilyn, jalankulun ja julkisen liikenteen käyttöä pääkaupunkiseudulla. Menetelmänä käytetään palvelumuotoilua.

Tarkoituksena on muotoilla parempaa ympäristöä tukevia liikkuvan arjen ratkaisuja. Esimerkiksi pyöräilijöiden huoltopisteenä toimiva Cycle in -lippakioski Helsingissä tai tavarankuljetukseen tarkoitettu Trigo-peräkärry. Käytännössä toiminta (Kuvio 2) keskittyy kolmen pääteeman ympärille; uuden Marja-Vantaan alueen liityntäpysäköinnin suunnitteluun, pyöräkeskuskonseptin kehittämiseen sekä pääradan asemien ympäristöjen viihtyisyyden ja toimivuuden parantamiseen. (LAD 2011–2013) Meidän teemamme keskittyy pyöräilyyn ja alueena toimii aiemmin Marja-Vantaana tunnettuun Kivistön alueeseen, joka sijaitsee Hämeenlinnan moottoritien vieressä.



Kuvio 2. LAD pääteemat (LAD 2011–2013).

Pääkaupunkiseudulla toteutettava hanke hyödyntää Metropolia Ammattikorkeakoulun muotoilu- ja teknologiaosaamista ja Suomen ympäristöopisto Syklin kaupunkituntemusta ja kestävän kehityksen tavoitteita. Projektia osarahoittavat Euroopan aluekehitysrahasto, Uudenmaan liitto sekä Helsingin ja Vantaan kaupungit. Mukana yhteistyössä ovat myös HSL, VR, Liikennevirasto, Hepo ry. ja ympäristöministeriö. Liikkuvan Arjen Design on myös virallinen WDC Helsinki 2012 ohjelmahanke. Metropolia ammattikorkeakoulussa hanketta koordinoivat projektipäällikkö Merita Soini ja tuottaja-tiedottaja Päivi Keränen. (LAD 2011–2013)

LAD tapahtumia oli kuluneiden kahden vuoden aikana ympäri pääkaupunkiseutua. Hyödynsimme Luovuus syttyy-forumissa 17.10.2011 syntynyttä aineistoa. Siellä oli esillä erilaisia pyöräilijäprofiileja ja näiden käyttäjäpolkuja. Käytimme pohjana näitä pyöräilijäprofiileja omassa työssämme projektin ensimmäisen vaiheen alussa. Tutustuimme silloin sykleriin (pyöräilypylvään prototyyppiin) ja siihen liittyviin aineistoihin.

Otimme osaa myös näihin tapahtumiin keväällä 8.5.2012 Pyöräilyportin suunnittelutyöpajalla eli workshopilla, jossa aiheina olivat Marja-Vantaalle kehitettävän pyöräilyportin ulkoiset ominaisuudet, toiminnot sekä porttiin liittyvä verkkopalvelu. Osallistuimme myös keväällä 2012 Vantaan Designikkunassa olleisiin tapahtumiin järjestämällä siellä Marja-Vantaan pyöräilyportti -suunnittelutyöpajan vantaalaisille.

Lad-hankkeessa on pyöräilyn mahdollisuuksia kehitetty sekä erilaisilla toiminnallisilla konsepteilla että konkreettisten pyöräilyvälineiden innovoinnilla. Liikkuvan Arjen Design -projekteissa on ollut esimerkiksi seuraavia konsepteja (LAD 2011-13):



Cycle in -lippakioski

Konsepti uudistaa keskeisillä paikoilla Helsingissä sijaitsevat lippakioskit palvelemaan etenkin työmatkapyöräilijöiden tarpeita.



Restyle my bike -studio

Studiosiuna houkuttelee yhteen kaikki pyöräilyä kiinnostuneet ja tarjoaa mahdollisuuden pyörän korjaamiseen, tuunaamiseen ja rakentamiseen. Näitä voidaan rakentaa myös Kivistön alueelle.



Sykleri

Sykleri eli pyöräilypylväs tuo pyöräilyn näkyväksi osaksi kaupunkia sekä luo tietojärjestelmän, joka antaa marjavantaalaisille mahdollisuuden seurata pyöräilytottumuksiaan.



Sykleri II

Konseptissa pyöräreittien varrelle sijoitettavat infonäytöt tarjoavat hyödyllistä infoa pyöräilijöille ja keräävät samalla tietoa kaupunki- ja liikennesuunnittelun kehittämiseksi. Tulossa Vantaan asunomessuille 2015.



Trigo-peräkärri

Trigo muuntuu käden käänteessä lasten rattaista peräkärriksi. Tämä tulee mukaan Vantaan Asuntomessuille 2015.

Kesällä 2012 testattiin myös Pyörän huoltoasema -konseptia, jossa pyöräkeskus sekä viisi lippakioskia varustetaan pyörän itsehuoltoon tarvittavilla välineillä. Muotoilun opiskelijat ovat kehittäneet testattavan konseptin syksyllä 2011 ideoidun Cycle-in -lippakioskin pohjalta. (LAD 2011–2013)

Pyöräilijäystävällinen Marja-Vantaa on pääkaupunkiseudun merkittävin uusi asuin- ja työpaikka-alue. Liikkuvan Arjen Design osallistuu uuden alueen kehittämistyöhön konseptoimalla pyöräilijäystävällisiä palveluja, joilla vahvistetaan mielikuvaa pyöräilijöitä varten suunnitellusta alueesta. Suunnittelussa huomioidaan erityisesti turvallisuus ja esteettömyys joukkoliikenteessä, pyöräilyssä ja jalankulussa, mikä palvelee alueen suunnittelua ja toteutusta. Metropolian muotoilun koulutusohjelman lisäksi osaprojektissa on mukana Vantaan kaupunki. (LAD 2011–2013)

Marja-Vantaaseen liittyvät Liikkuvan arjen projektit, joissa on esimerkiksi työstitetty pyöräilijäprofiileja, pyöräilijän opas pylvään suunnittelua, maastoreittejä, pyöräilyyn liittyviä välineitä sekä korjausasema että pyöräparkki.

Case I, Eri pyöräilijätyyppien käyttäjäpolut (syksy 2011)

Case VIII, Pyöräilyportti (kevät 2012 -2013)

Case XI, Maastopyöräilyreitit ja -tapahtuman suunnittelu (Syksy 2012)

Case XII, Innovaatioprojekti 2012

Case XVI, Pyöräilijän verkkopalvelu (kevät 2013-)

2.2 Marja-Vantaa -projekti

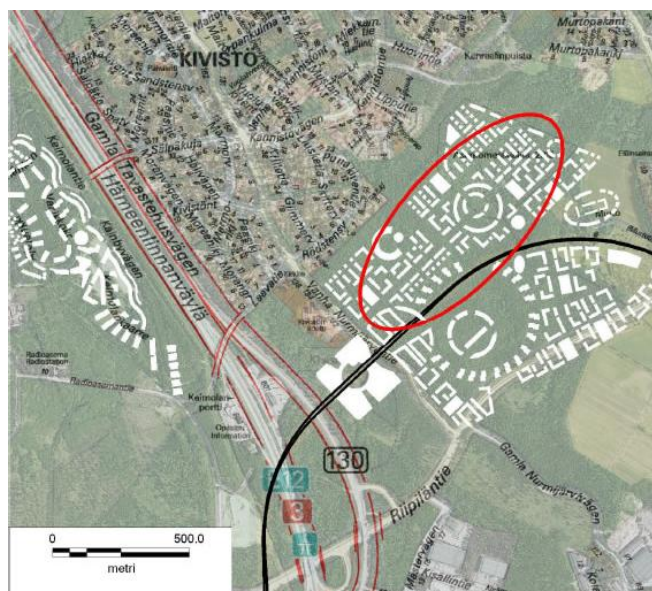
2.2.1 Marja-Vantaasta Kivistöksi projektin vaiheet

Tutustuimme lähialueen kaupunkisuunnitteluun saadaksemme pyöräilyverkkopalvelun toimimaan uudella asuinalueella. Alueen suunnittelussa kaupunki ottaa huomioon pyöräily-ystävällisyyden lähtökohdan. Marja-Vantaa -projekti käynnistyi alkuvuodesta 2007, jolloin sille perustettiin oma projektiorganisaatio. Alueen kehittäminen perustui

sitä varten laadittuun Marja-Vantaan osayleiskaavaan. Marja-Vantaan osayleiskaava-alue on kaiken kaikkiaan noin 21 neliökilometrin suuruinen (Liite 1. Pyöräilystä houkutteleva liikkumismuoto Marja-Vantaalle) ja siihen kuuluvat muun muassa Kivistön ja Kanniston nykyiset pientaloalueet, Kivistön uuden keskustan ja Keimolanmäen asuinalueet, Vehkalan ja Petaksen uuden työpaikka-alueet sekä Vantaanjoen kulttuurimaisemat. (Vantaa 2013 A)

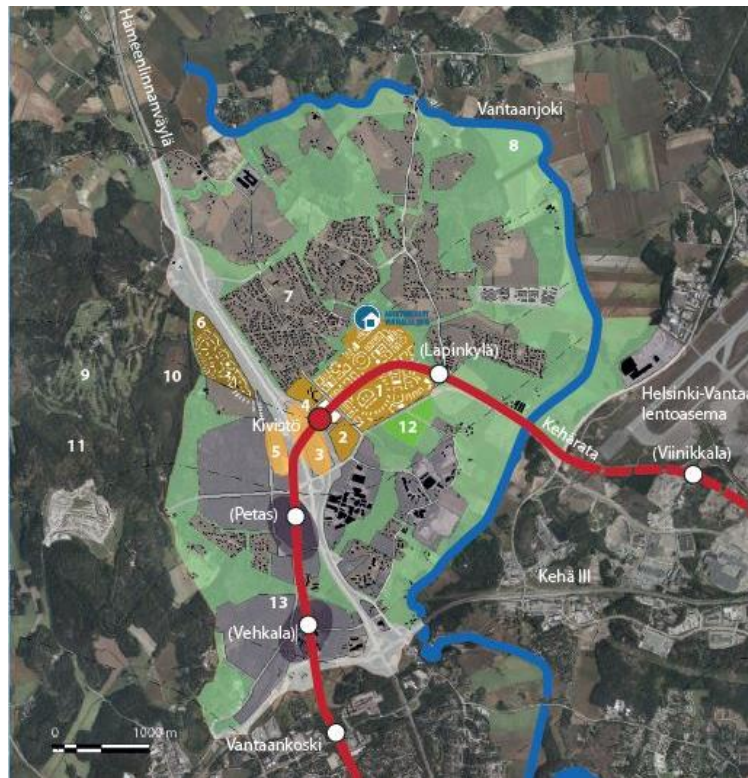
Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 30.9.2002 Marja-radän, sittemmin Kehäradaksi nimetyn radan tavoitteet. Tällöin päätettiin pääosin radan linjaus ja yleissuunnitelma, jota on tarkistettu Petaksen aseman kohdalla liito-oravareviirin takia. Vuosien 2006 ja 2007 aikana kaupunki on hankkinut omistukseensa Marja-Vantaan projektialueelta keskeiset uudisrakentamisalueet tai tehnyt niistä maanomistajien kanssa maankäyttösopimukset. (Vantaa 2013 A)

Rakenteilla oleva alue on tällä hetkellä pientalovaltaista. Sinne on alettu rakentaa 1960- ja 1970-luvuilla. Kivistön kyljessä sijaitsevan Kanniston alue kasvaa ja kehittyy koko ajan voimakkaasti. Kivistön juna-aseman ympärille suunnitellun keskustan rakentaminen alkaa vuoden 2013 aikana. Alue sijaitsee Kehäradan, Hämeenlinnan moottoriväylän ja Kehä 3:n solmukohdassa (Kuvio 3). Marja-Vantaan ensimmäisen alueen Keimolanmäen asuntoalueen asemakaavoitus käynnistyi alkuvuodesta 2008 ja asemakaava hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 26.1.2009. (Vantaa 2013 B)



Kuvio 3. Kartta suunnittelualueesta (alustava rajausta punaisella) ja tulevan Kehäradan linjaus mustalla. (Vantaa 2013 B)

Pääradan ja Martinlaakson radan yhdistävä Kehärata liittää Vantaan tiiviisti pääkaupunkiseutuun ja valtakunnalliseen liikenneverkkoon sekä myös Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolle on kaksi asemanväliä Kivistöstä. Kehärata tuo mukanaan Vantaalle yhdeksän uutta asemaa, joista ensimmäisessä vaiheessa käyttöön otetaan Vehkala, Kivistö, Aviapolis, Lentoasema ja Leinelä (Kuvio 4). Näistä Vehkala ja Aviapolis ovat lähinnä työpaikka- ja yritysalueita. Kivistö ja Leinelä puolestaan asumisalueita. Louhintatyöt alkoivat vuonna 2009 ajo- ja huoltotunneleiden louhinnoilla. Liikennöinti kehäradalla alkaa apulaiskaupunginjohtaja Juha-Veikko Nikulaisen mukaan kesällä 2015. Marja-Vantaalla tulee olemaan asukkaita noin 30 000 (nykyisin 4 500) ja työpaikkoja noin 25 000 (nykyisin 3 300). (Vantaa 2013 A)



Kuvio 4. Karttakuva alueesta (koko 21 km²), johon kehärata on merkitty punaisella. (Vantaa 2013 A)

1. UUSI KESKUSTA / Kivistön aseman ympärille rakentuu monipuolinen kaupunkimainen keskus, jossa on keskusta-asumista, julkisia ja yksityisiä palveluja, aukioita, puistoja ja kulttuuria.
2. KAUPPAKESKUS / Keskusta-alueelle Kivistön aseman viereen rakentuu ostos- ja vapaa-ajankeskus. Hämeenlinnan väylän länsipuolelle (5) rakentuu erillinen kaupan alue.
3. KESKUSTAN TYÖPAIKKA- JA PALVELUJEN ALUE/ Korttelit sijaitsevat näkyvällä paikalla hyvien joukkoliikennedyteyksien ja Hämeenlinnan väylän varrella. Kehäradan Kivistön aseman läntisin ulostulo ohjaa kortteliin.
4. JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI / Kehärata rakennetaan Vantaankoskelta Kivistön ja lentoaseman kautta pääradalle vuosina 2009 - 2014. Kivistön

asemasta tulee tärkeä joukkoliikenteen solmukohta. Radan rakentamisen yhteydessä tehdään parantamistoimenpiteitä Hämeenlinnan väylällä sekä lähiympäristön tie- ja katuverkossa.

6. KEIMOLANMÄKI / Entisen Keimolan kansainvälisen moottoriradan ympärille, laajojen virkistysalueiden viereen nousee n. 2500 asukkaan uusi asuntoalue palveluineen. Alueen rakentaminen alkanee 2012. Entisestä moottoriradan valvontatornista kehitetään alueen maamerkki.

7. Kivistön pientaloaluetta kehitetään ajallisesti kerrostuneena asuntoalueena. Marja-Vantaan pientaloalueet sijoittuvat uuden keskustan ja vanhan kulttuurimaiseman väliin.

8. Vantaanjoen varsi ja vanha kulttuurimaisema kartanoineen ja peltoaukeineen on keskeinen osa tulevaa Marja-Vantaata. Jokivarsia palveluineen kehitetään. Marja-Vantaan luonto tarjoaa vaihtelevia ja monipuolisia ulkoilumahdollisuuksia: Vantaajoki, Keimola golf (**9**), Isosuo pitkospuineen (**10**), Petikon laajat metsäalueet (**11**).

12. Isot urheilukentät ja -hallit sijoittuvat Tikkurilantien eteläpuolelle.

13. Tulevaisuuden työpaikka-alueet sijaitsevat Kehäradan varrella, Kehä III pohjoispuolella. (Vantaa 2013 A)

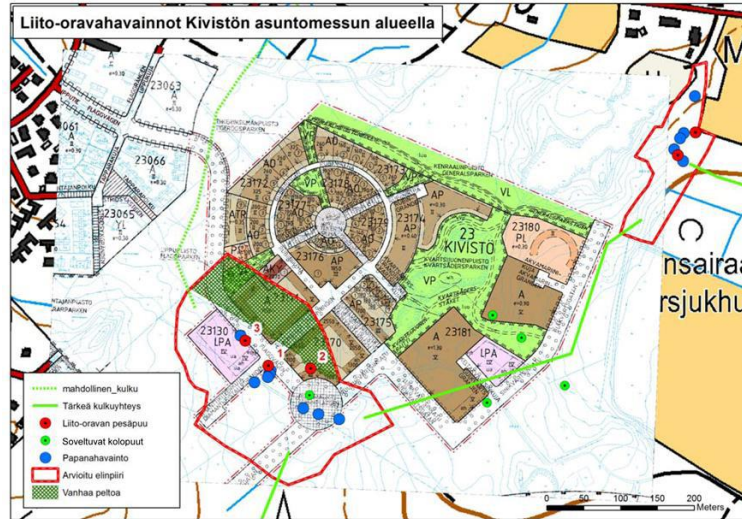
Marja-Vantaa-projekti on sulautunut normaaliin kaupunkisuunnitteluun vuoden 2013 alusta lähtien. Osana Vantaan maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialaa vuoden 2007 alusta asti toiminut Marja-Vantaa-projekti on siirtynyt toimialan kaupunkisuunnittelun tulosalueeseen. Marja-Vantaan suunnittelu on edennyt vaiheeseen, jossa alueen varsinainen rakentaminen on alkamassa. Siksi erillisestä projektiorganisaatiosta on siirrytty normaaliin linjaorganisaatioon. Projektissa kaavoitukseen liittyvissä tehtävissä työskentelee 13 työntekijä. (Vantaa 2013 C)

Kivistön aseman ympärille rakentuvan uuden keskustan nimi tulee olemaan kaupunginosan mukaan Kivistö. Nykyisestä Kivistön pientaloalueesta tultaneen käyttämään luontevasti nimitystä Vanha Kivistö. (Vantaa 2013 D)



Kuvio 5. Nykyinen suunnittelualue on rakennuksineen kuvassa valkoisella ja tulevan Kehäradan linjaus mustalla. (Vantaa 2013 D)

Muutos asemakaavassa (Kuvio 5): Asemakaavaehdotus nro 231 400 poikkeaa rakentamisen rajauksiltaan jonkin verran keskustan asemakaavaluonnoksesta. Liito-oravan elinpiirin osalta asuinkortteleita on muutettu puistoalueeksi ja Lipputien linjausta on muokattu kiertämään liito-oravan elinpiiri itäpuolelta (Kuvio 6). Kaava astui voimaan 20.2.2013. (Vantaa 2013 D)



Kuvio 6. Liito-oravahavainnot Marja-Vantaan asuntomessualueen asemakaavan ympäristössä 2012. (Vantaa 2013 D)

Kivistössä järjestetään valtakunnalliset Asuntomessut vuonna 2015. Asuntomessualue sijaitsee aivan Kehäradan Kivistön aseman tuntumassa. Tonttien hakuaika käynnistyi 3.12. ja jatkuu helmikuun 2013 loppuun asti. Messualueella on haettavana 29 erillispientalotonttia ja kuusi kaupunkipientalojen tonttia (Kuvio 7). Alueelle tulee myös kerrostaloja, erityisesti pääkatujen varteen. (Vantaa 2013 H)



Kuvio 7. Liito-oravien pesäpuut (3 kpl tumman vihreällä) muuttavat asuntomessualueen kaavaa kerrostalokortteleiden sekä Lipputien osalta. (Vantaa 2013 H)

Asuntomessualue tarjoaa puitteet uudelle alueelle muuttavien ihmisten keskinäiselle vuorovaikutukselle ja sosiaaliselle kohtaamiselle sekä paikallisen yhteisöllisyyden muodostumiselle ja kaupunkimaiselle yhteisölliselle elämäntavalle. (Vantaa 2013 E)

Yleissuunnitelman kustannusarvio on yhteensä runsaat 1,1 miljoonaa euroa. Alueen keskeisin viheralue on Kvartsijuonenpuisto, joka sijoittuu asuntomessualueen itäpuolen hiekkakuoppiin. Kuoppien keskeiset toiminnalliset alueet ovat keidas, juoksuhiikkamaa ja seikkailudyynit. (Vantaan Sanomat 2013 A)

Keidas on eteläisin matala kuoppa, jossa erilaiset kasvit muodostavat vehreän suljetun tilan. Juoksuhiikkamaa on hiekka- ja vesileikkien aluetta lapsiperheille. Laajin kuoppa muodostuu vaihtelevista materiaaleista ja muodoista, jotka mahdollistavat monipuolisen liikkumisen sekä oleskelun erityisesti nuorille. Hiekkakuoppien ylätasanteelle on suunniteltu viljelypalstoja omatoimiseen viljelyyn. Muista asuntomessualueen viheralueista Kenraalinpuisto on osa laajaa osayleiskaavan mukaista lähivirkistysaluetta, jonne rakennetaan ulkoilureitistö. (Vantaan Sanomat 2013 A)

Lippupuisto ja Tiikerinsilmänpuisto toimivat asuntoalueen sisäisinä yhteyksinä laajemmille viheralueille. Viheralueet liittyvät luontevasti katuihin ja aukioihin, jolloin niillä pyritään säilyttämään metsäistä tunnelmaa. Tiikerinsilmänpuistoon on sijoitettu myös vieraspysäköintipaikka. (Vantaan Sanomat 2013 A)

2.2.2 Pyöräily-ystävällinen asemakaava

Marja-Vantaan visiota noudattaen suunnittelun lähtökohtia ovat toiminnallinen, visuaalinen ja kestävä ympäristö. Tavoitteena on kotikaupunki, taidekaupunki ja kestävä kaupunki. Kotikaupunki tarkoittaa elinympäristöä, jossa asuminen sijoittuu lähelle työntekoa sekä virkistys- ja liikuntamahdollisuuksia. Taidekaupungin tavoite on visuaalisesti erinäköinen kaupunki (Kuvio 8), jossa käytetään monipuolisesti värejä ja taidetta rakennusten arkkitehtuurissa sekä ympäristörakentamisessa. Kestävä kaupunki puolestaan on ympäristöä, jossa kestävä kehityksen mahdollisuudet on mahdollisimman laajasti otettu huomioon. Pyöräilyn edistämisellä tällä alueella on merkittävä rooli asemakaavan suunnittelussa. (Vantaa 2013 E)



Kuvio 8. Havainnekuvassa Kivistön asuntomessualueen värikkäitä julkisivuja. (Vantaa 2013 E)

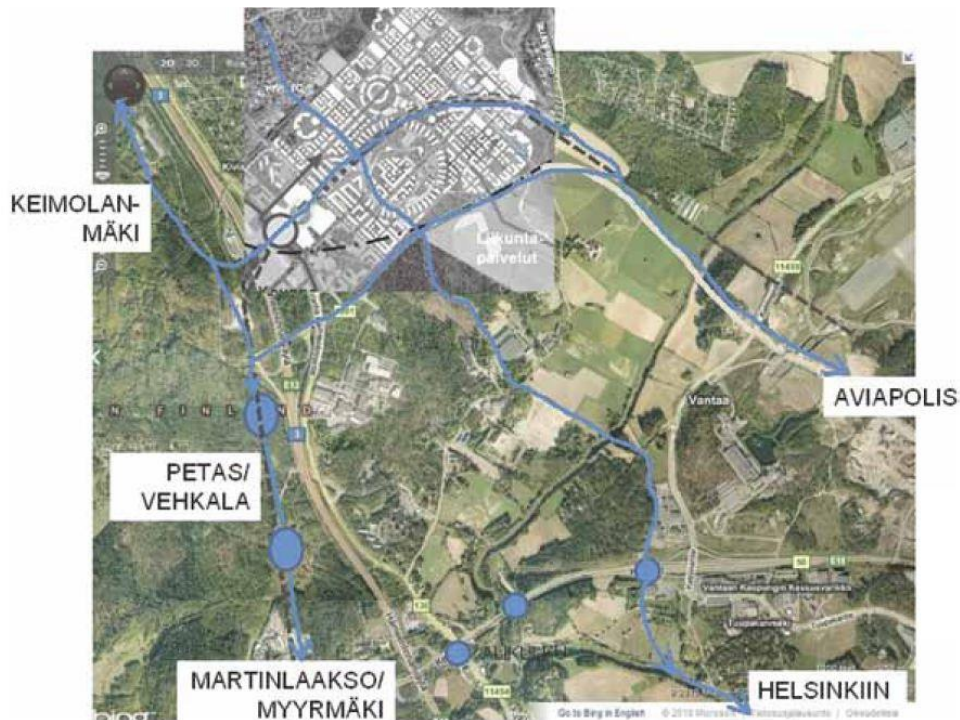
Ydin keskustan alue on nimetty Aurinkokiveksi, joka on osana Marja-Vantaan kävely- ja pyöräilykaupunkia. Siellä on korkeatasoiset joukkoliikenneyhteydet (juna- ja bussiliikenne). Aurinkokivestä etäisyys Kehäradan Kivistön asemalle on noin 400 metriä. Ruusukvartsinkadulla tulee kulkemaan bussireitti. Aurinkokivestä ja -kiveen on turvalliset, helppokulkuiset ja selkeät kevyen liikenteen reitit (pyöräily-, latu- ja muut kevyenliikenteen virkistysreitit). Pyöräily-ympäristön laatuun ja viihtyisyyteen panostetaan. (Vantaa 2013 F)



Kuvio 9. Marja-Vantaan keskusta-asumisen alueen keskeiset kivijalkaliike- ja palvelutilojen keskittymät. (Vantaa 2013 E)

Asemakaavaratkaisun mahdollistamat palvelut parantavat myös Kivistön nykyisten asukkaiden palvelujen tarjontaa. Suunnittelussa otetaan huomioon, miten myös ympäröivien alueiden asukkaat pystyvät hyödyntämään palveluja erityisesti joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä käyttäen (Kuvio 9). Kevyen liikenteen reittien jatkuvuus

ja sujuvuus turvataan. Aseman läntisimmän sisäänkäynnin läheisyyteen varataan tilat bussiterminaalille liityntälinjoja varten sekä henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköintialueelle. Kehäradan junat liikennöivät tiheimmillään ruuhka-aikoina 10 minuutin vuorovälein. Junaliikenteen alkaessa v. 2015 yhteydet paranevat merkittävästi Helsingin keskustaan, lentoasemalle ja Vantaan aluekeskuksiin. Pää- ja kokoojakaduilla on varauduttu liityntäbussilinjojen kulkureitteihin. Kokoojakaduilla bussit pysähtyvät ajoradalla hidastaen samalla muuta autoliikennettä. (Vantaa 2013 E)



Kuvio 10. Kivistön asemalla kaupunkirakenteen valmistuttua pikapyörätiestä tulee vajaa kilometri olemaan katetussa käytävässä Kehäradan vierellä. (Vantaa 2013 E)

Liikennesuunnittelun tavoitteena on ottaa huomioon kaikkia eri kulkumuotoja ja asettaa kevyt liikenne tärkeään rooliin (Kuvio 10) sekä mahdollistaa tulevaisuuden uudet liikennejärjestelyt (Liite 1. Pyöräilystä houkutteleva liikkumismuoto Marja-Vantaalla). Tavoitteena on, että lasten koulumatkat kuljetaan 100-prosenttisesti kävellen tai pyöräillen. Asukkaita kannustetaan julkisen liikenteen käyttöön ja pyritään vähentämään yksityisautoilun tarvetta. Liikenneyhteydet ovat helposti hahmotettavia ja käytettäviä sekä turvallisia. Alueelle tehdään vaihtelevia ja intensiivisiä katutiloja sekä keskitettyjä pysäköintiratkaisuja (Kuvio 11). Polkupyöräily otetaan huomioon eri ratkaisuissa. Esimerkiksi alueelle varataan tilat pyöräparkeille sekä tehdään pyörien korjauspajoja asukastiloihin. Liikkuminen tiiviillä keskusta-alueella on selkeää: alueen

keskellä kulkeva bulevardi toimii selkärankana, johon yhdistyvät jalankulku- ja pyöräilyreitit sekä asuin- ja tonttikadut. (Vantaa 2013 E)



Kuvio 11. Alueella kannustetaan jalankulkuun ja pyöräilyyn viihtyisillä ja sujuvilla reiteillä. (Vantaa 2013 E)

2.2.3 Alueen yhteisöllisyys

Asemakaavaratkaisun yhtenä tavoitteena on tukea alueen yhteisöllisyyttä. Tällä alueella on lisäksi tavoitteena tehostaa tilankäyttöä ja energiankulutusta sekä edistää koko asuinyhteisöä palvelevien yhteistilojen rakentamista. Taloyhtiöön, kortteleihin tai asuinalueelle on mahdollista järjestää yhteistiloja kuten yhteissauna, -pesula, kerhohuone, liikunta-, kuntosali-, paja- tai bänditila. Yhteistilat voivat sijoittua asuintaloihin tai ne voivat olla kortteli- tai aluekohtaisia. Kortteleiden sisäosiin on mahdollista toteuttaa työtiloja erityisesti asumisen yhteyteen. (Vantaa 2013 E)

Yhteistiloja tulee toteuttaa myös pysäköintitaloon, johon soveltuvat hyvin esimerkiksi mopon, pyörän tai auton huoltotilat, käsityöverstaat ja bänditilat. Yhteistila voi rakentua myös esimerkiksi leivinuunin ympärille, mikä tukee eri-ikäisten ja kulttuuritaustaisten asukkaiden yhteisöllisyyttä ja perinteiden vaalimista ruokakulttuurin kautta. Yhteistiloissa voi olla myös huoneita tai pöytäpaikkoja, joita on mahdollista vuokrata etätyöntekoon tai pienyrittäjätoimijoille. (Vantaa 2013 E)

Asemakaava-alueen eteläpuolelle rakentuva Aurinkokivi toimii kohtaamispaikkana ja alueen sydämenä. Se generoi ja mahdollistaa paikallisaktiivisuutta palvellen eri-ikäryhmiä sekä eri kulttuuriryhmiä. Päivätoiminnan ohella Aurinkokivi on yhteiskäyttöön sopiva ja muuntojoustava rakennus, joka avautuu esim. yhdistysten, urheiluseurojen ja erilaisen toiminnan iltakäyttöön. Alue lisää mahdollisuuksia ihmisten keskinäiselle

vuorovaikutukselle ja sosiaaliselle kohtaamiselle sekä tarjoaa puitteet paikallisen yhteisöllisyyden muodostumiselle ja kaupunkimaiselle yhteisölliselle elämäntavalle. (Vantaa 2013 E)

Kivistön vanhaa koulua käyvät oppilaat siirtyvät Aurinkokiveen sen valmistuttua. Näin hanke edistää myös lähialueen nykyisten asukkaiden integroitumista uuden alueen toimintaan ja toisaalta liittää uudet asukkaat Kivistössä jo olemassa oleviin sosiaalisiin verkostoihin. Aurinkokivellä tulee olemaan positiivinen vaikutus alueen toimivuuteen, turvallisuuteen, viihtyisyyteen ja virikkeisyyteen. Vaikutus ulottuu myös vanhan Kivistön puolelle. (Vantaa 2013 G)

3 Vaihe I: Pyöräilypalvelua pylvääseen ja nettiin

Ensimmäisen vaiheen lähtökohtana oli LAD-hankkeen yhteydessä toteutettu opiskelijoiden sykleri-projekti, jossa kehitettiin pyöräilijöille tietoa välittävän pyöräilypylvään konseptia. Projektityömme käynnistyi asiakasymmärryksen tiedonkeruuna teolliselle muotoilijalle pyöräilijöitä palvelevan pyöräilypylvään ulkoasun ja siihen liittyvien toimintojen suunnitteluun. Projektityön tarkoituksena oli etsiä toimintoja ja palveluja, jotka innostaisivat ihmisiä pyöräilemään ja lisäsivät pyöräilyn kiinnostavuutta. Projektissa pääsimme hyödyntämään palvelumuotoilun kautta eri tutkimusmenetelmiä kuten haastatteluja, kyselyjä ja workshopia.

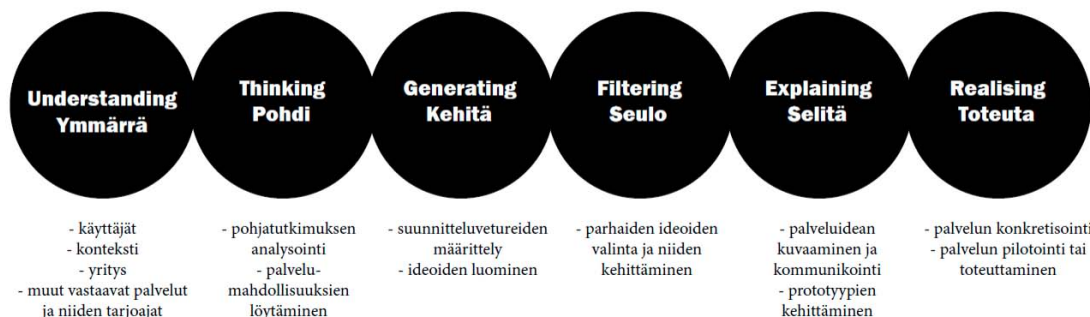
Projektimme pohjautuu Liikkuvan Arjen Designin ensimmäisiin pyöräilijäprofileihin ja rakennettuihin konsepteihin, jotka ovat syntyneet Metropolian sisustussuunnittelun ja teollisen muotoilun opiskelijoiden yhteistyönä. (LAD wiki 2011–2013)

3.1 Ensimmäisen vaiheen tavoitteet

Tavoitteenamme oli ensimmäisessä vaiheessa kerätä tietoa ja saada asiakasymmärrystä Vantaan lähipyöräilystä ja siihen liittyvistä palveluista. Haastattelut ja kyselyt teimme työmatkapyöräilijöille Vantaalla. Haastatteilussa halusimme tietää pyöräilypylvään tarpeellisuudesta, sen toiminnoista ja palveluista sekä verkkopalvelun sisällöistä. Haastatteluaineistoa käytimme kyselyn pohjana. Kyselyssä haimme tietoa vantaalaisten asukkaiden lähipyöräilyyn liittyvistä tarpeista, kuten verkkopalvelusta ja pyöräilypylvään palvelujen ja toimintojen mahdollisuuksista. Haastattelusta ja kyselystä saamamme aineiston hyödynsimme tulevan workshopin eli työpajamme tausta-aineistona.

3.2 Menetelmänä palvelumuotoiluprosessi

Palvelumuotoiluprosessi



Kuvio 12. Stefan Moritzin palveluprosessikuvaus. Johanna Niemisen palvelumuotoilun teoria luennot 21.11.2011.

Etenimme toimintatutkimuksessa palvelumuotoiluprosessin (Kuvio 12) mukaisesti. Ensimmäinen vaihe oli **työn ymmärtäminen**. Aloimme kartoittaa pyöräilypalveluun liittyviä projekteja sekä pyöräilyaineistoa ja –alueita, joissa pyöräily on tehty helpoksi. Käytimme pohjana muotoilun opiskelijoiden tekemiä pyöräilypalvelun konsepteja, joista löytyi pyöräilijätyypit ja pyöräilypylväiden toiminnot sekä suunnitelmat pyöräilypalveluista Marja-Vantaan alueella. Haastattelimme työpaikkapyöräilijöitä ja pyrimme löytämään heidän tiedostamattomia ja tiedostettuja tarpeita. Julkaisimme vantaalaisille myös e-lomakekyselyn, jossa haimme lisää tietoa pyöräilypylväisiin toivottuista palveluista ja toiminnoista sekä verkkopalvelun palveluista. Selvitimme myös pyöräilypylvään tarjoamat mahdollisuudet ja rajoitteet. Tässä vaiheessa mietimme myös palvelun tavoitteita ja palvelustrategiaan.

Pohdi–vaiheessa etsimme tietoa esimerkiksi pyöräilypalvelun kontekstista, asiakkaista, jotka käyttäisivät palvelua ja rajoituksista sekä analysoimme ongelmakohtia pyöräilypylväessä ja verkkopalvelussa. Mietimme myös miten näillä palveluilla pyöräilyä voitaisiin lisätä. Saadusta tiedosta määriteltiin nykyisen pyöräilypalvelun olemassaolo ja uuden palvelun kehittäminen. Verkkopalvelun prototyyppin käytettävyydestä testauksessa halusimme kokeilla, miten peruspyöräilijä toimii suunnittelemassamme protoverkkopalvelussa.

Kehitä–vaiheessa haastattelusta, elomakekyselystä ja käytettävyydestä testauksesta muodostimme materiaalia workshopia varten, jossa pyöräilijät ja kaupungin virkamiehet

pääsivät yhdessä keskustelemaan, ideoimaan ja innovoimaan pyöräilypalveluja. Keskustelujen pohjalta loimme pylväiden palvelukonseptia ja suunniteltiin verkkopalvelua.

Seulo-vaiheessa kokosimme aineiston workshopin pohjalta ja tarkastelimme saatuja tuloksia pyöräilypalveluista eli pylvästä ja verkkopalvelusta.

Selitä-vaiheen tärkeimpänä tehtävänä oli saada syntyneet palveluideat ja konseptit kerrottua ymmärrettävästi ja havainnollisesti arviointia ja keskustelua varten. Tässä kohdassa esitimme ensimmäisen vaiheen pyöräilypalvelusta, jossa oli pyöräilypylväs pääosassa. Verkkopalvelukonsepti odotti iterointia.

Toteuta-kohdassa muotoilun opiskelija suunnitteli ja toteutti pyöräilypylvään konseptin tämän ja muun aikaisemman materiaalin pohjalta.

3.3 Pyöräilypylväs eli sykleri

Käytimme projektissamme pohjana Sykleri-suunnitelmaa (LAD-liikkuvan arjen design: innovaatioprojekti), jonka olivat tehneet Lotta Blomqvist, Maiju Malk, Mikko Hyrkkänen & Heidi Nalli. Käyttäjäprofiilianalyysi löytyi Hanna Laisin, Sabella Kiiaksen & Noora Hokkasen käyttäjäprofiilista. (LAD wiki 2011–2013)

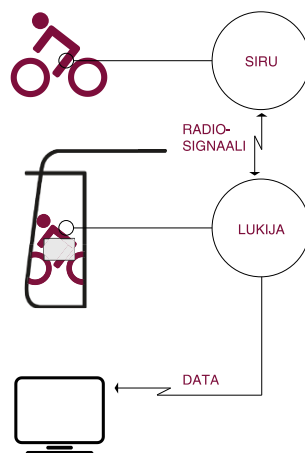
Sykleri eli pylväs on polkupyöräilijöille suunniteltu informaatiopylväs, jonka yhtenä tarkoituksena on symboloida Vantaan Kivistön polkupyöräily-ystävällistä kaupunginosaa. Pylväs antaa ajoinformaatiota sekä pyöräilijöille itselleen että niille, jotka muuten ovat kiinnostuneita pyöräilijöiden liikkumisesta (esimerkiksi kauppaliikkeet) tai pyöräilyliikenteen kehittämisestä (esimerkiksi kaupunkisuunnittelijat).



Kuvio 13. Sykləri pyöräilijöille (Blomqvist, Malk, Hyrkkänen & Nalli.)

Sykləriin (Kuvio 13) suunnittelijat olivat miettineet pylväässä olevia toimintoja ja käyttökokemuksia pyöräilijöille. Toiminnoista esimerkkinä olivat kellonaika, ilman lämpötila, pyöräilijöiden määrä, ajonopeus sekä sirukortin käytettävyys pyöräilyssä.

Pylväässä voisi olla sirunlukija, joka tallentaa tietoa polkupyöräilijän liikkumisesta pyörään asennetun sirun avulla. (Kuvio 14). Sirun viestit välittyvät verkkopalveluun, josta niitä voidaan sovitulla tavalla käyttää. Tämä oli Sykləri-ryhmän suunnitelma sykləriin toimivuudesta. (LAD wiki 2011–2013)



Kuvio 14. Sykləriin toimintaperiaate pelkistettynä.

Sykleriryhmän ehdotukset pylväiden ja sirulukijoiden sijoittamisesta Marja-Vantaalle on esitetty kuviossa 15. Sykleri tulee sijoitettua siten, ettei se aiheuta näköesteitä pyöräväylille (esimerkiksi kuolleet kulmat, alikulkusillat). Sen tulee olla myös pyöräväylän ulko-reunasta katsottuna sopivalla etäisyydellä. Syklerin kohdalla pyöräilijän katsealue tulee olla muilta ärsykkeiltä vapaa (esim. risteysalueet, muu liikenneinformaatio). (LAD wiki 2011–2013)



Kuvio 15. Syklerin sijainti uudella asuinalueella (Blomqvist, Malk, Hyrkkänen & Nalli)
 Sykleri on lähellä on koulua ja päiväkotia, jolloin sen tulee näkyä usealle lapselle ja nuorelle heidän liikkueensa pyörällä. Syklerinä toivotaan saavutettavan positiivisen vaikutuksen lapsiin ja nuoriin.
 2. Työmatkapyöräilijöiden Sykleri, joka on reitin varrella Aviapolikseen.
 3. Colosseum-korttelin alle sukeltava pikapyörätie, jossa on suuri liikennevirta. Alla sijaitsee myös juna-asema. Syklerinä on erinomainen näkyvyys täällä.
 4. Väylä kohti Helsinkiä. Läheisyydessä tulee sijaitsemaan urheilu- ja ulkoilualue.
 (19.2.2013 <https://wiki.metropolia.fi/display/lad/Syksy+2011+-+case+I.>)

Keräsimme tulevia haastatteluja varten sisustussuunnittelun ja teollisen muotoilun opiskelijoiden aineistoa pyöräilypylvään palveluista ja toiminnoista. Pyöräilypylväessä aineiston perusteella voisi olla kaupunginosan nimi, kellonaika, lämpötila, etäisyyksiä lähialueiden kohteisiin (minuutteina/kilometreinä), ohi ajaneiden pyöräilijöiden lukumäärä päivittäin, pyöräilijän ajonopeus ja ajotutka, alueen pyöräilykartat, linkit muihin pidempiin pyöräilyreitteihin (WLAN, Bluetooth), liityntäpysäköinti (julkisen liikenteen ajat näytölle, seuraava bussi tai juna), alueen sääpalvelu (päivän säätiedotus), valo (valaistus pimeään aikaan) ja nettiyhteys.
 (LAD wiki 2011–2013)

Sykleriryhmä oli myös miettinyt, mitä palveluja ja toimintoja netti tarjoaisi pyöräilijöille. Syklerin portaalin eli pyöräilyverkkopalvelun tavoitteena oli saada asukkaat tietoiseksi pyöräilyn hyödyistä ja merkityksestä omaan terveyteen ja ympäristöön. Palvelulla haluttiin lisätä heidän yleistä tietämystään polkupyöräilystä esimerkiksi liikennesäännöistä ja huolto-ohjeista. Samalla se olisi myös yhteisöllinen asukkaiden kanava, jolla yhdistää heitä polkupyöräilijöinä.

Portaalin verkkopalvelussa olisi kolme kokonaisuutta:

- Yleinen: Marja-Vantaan pyöräilyyn liittyvä tiedottaminen, viestintä ja opastus.
- Yhteinen: Marja-Vantaan pyöräilytottumuksia tilastoiva osio.
- Yksityinen: kannustavaa tietoa sirutettujen polkupyörien omistajille.

Verkkopalveluun kirjaututaan omilla tunnuksilla. (LAD wiki 2011–2013)

3.3.1 Syklerin käyttäjien käyttäjäprofiilit ja kohderyhmä

Keräsimme käyttäjäprofiileja muotoilun koulutusohjelman projektitöistä ja ideoimme niistä lisää muutamia profiileja lisää.

- Työmatkapyöräilijä: hyötyliikkuja, sitkeä työmatkapyöräilijä ja varovainen työmatkapyöräilijä
- Satunnainen pyöräilijä
- Retkipyöräilijä
- Maantiepyöräilijä
- Maastopyöräilijä
- Työssään pyöräilevät
- Kuntopyöräilijä
- Nuoriso (vapaa-aika, koulumatka, harrastuksiin meno, ”hengailu/kohtaamispaikka pylväällä”)
- Lapset vanhempien kanssa (esim. opettelu liikenteessä)

Näistä valitsimme haastatteluihin käyttäjäprofiiliksi vain työmatkapyöräilijän. (LAD wiki 2011–2013)

Työmatkapyöräilijöistä oli tehty kolme profiilia Laisin, Kiiaksen & Hokkasen mukaan. *Hyötyliikkuja* matkustavat pitkänkin työmatkan pyörällä, vaikka se kestää jopa tunnin pidempään verrattuna autoon. He investoivat tunnin, mutta voittavat kaksi tuntia laatu-aikaa itselleen. He pyöräilevät lähes päivittäin kesällä, mutta ei talvella juuri

ollenkaan. Heillä on liukuva työaika ja mahdollisuus peseytyä sekä vaihtaa vaatteet työpaikalla.

Sitkeät työmatkapyöräilijät kulkevat töihin fillarilla ympäri vuoden. Heiltä löytyy varusteet joka lähtöön laadusta tinkimättä. Heillä on käytössä oma tai työsuhdefillari. Talvisin he käyttävät talvipyörää.


Varovaiset työmatkapyöräilijät valitsevat tarkasti milloin pyöräilevät. He seuraavat säätä ja tutkivat reittinsä huolella etukäteen. He ovat mukavuudenhaluisia. Pyöräilijöinä he varaavat tarpeeksi aikaa matkaansa, jotta voivat edetä kaikessa rauhassa töihin. He eivät välttämättä pyöräile päivittäin vaan käyttävät myös julkista liikennettä. He seuraavat reittejä ja säätä, vaikkapa pyöräilijän verkkopalvelun välityksellä.

Projektitoista ja omista tausta-aineistoistamme kokosimme motiiveja pyöräilyyn:

- helppous lähteä pyöräilemään ja tahtotila
- hyvä pyöräilyvarustus
- hyötyliikunta ja terveys
- tutustuminen uusiin ihmisiin ja maisemiin
- riippumattomuus aikataulusta
- ystävä/kaveri
- liikkuminen paikasta toiseen
- ajan säästäminen, kun ei tarvitse mennä kuntoilemaan
- ekologisuus ja edullisuus
- helppous/sujuvuus liikenteessä
- nautinto (omasta ajasta, luonnosta, urheilusuorituksesta)
- pakko (ei ole muuta vaihtoehtoa)

3.3.2 Pyöräilypylvään SWOT-analyysi

Työmme alkuvaiheessa koimme tärkeäksi pohtia pyöräilypylvään toimintoja, palveluja ja ulkoasua SWOT-analyysin kautta (Kuvio 16). Saimme laajennettua käsitystämme pyöräilypylvästä ja sen vaikuttavuudesta. Nämä auttoivat meitä työstämään tulevan haastattelun rakennetta ja sisältöä.

| | |
|---|--|
| <p>Vahvuudet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uutuusarvo • houkuttelevuus/symboliarvo • valaiseva maamerkki • palvelut/ interaktiivisuus • toimiva kokonaisuus laajentaa pyöräilyaluetta • pyöräilyreitit lisääntyvät/esim. ohjeistus, talvikunnossapito, reittimerkintä • karttapalvelu lisää käyttäjiä • yhteys nettiin/karttojen lataus puhelimeen. • liityntäpysäköinti • työmatkan suunnitteleminen?  | <p>Heikkoudet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pylvään toiminta ääriolosuhteissa • netin toiminta ääriolosuhteissa • näytön näkyvyys eri sääolosuhteissa • toimintoja määrä ja informatiivisuus • ulkomuodon sopivuus/toimivuus alueella • talvikunnossapito |
| <p>Mahdollisuudet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pyöräilyn lisääntyminen/houkuttelevuus • yhtenäinen pyöräilyinfrastruktuuri pääkaupunkiseudulle • varustukseltaan erityyppisiä pylväitä • tapahtuma- ja kohtaamispaikkana • pyöräilijöiden omien tietojen seuraaminen • päästään seuraamaan pyöräilytottumuksia • sirutettu pyörä löytyy helpommin | <p>Uhat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ilkeältä • ei tarvittavaa informaatiota pylväässä • pylväitä vähän liian harvakseltaan • pylvään hinta • pylväs kaksipuoleinen?/ liian kallis? |

Kuvio 16. SWOT-analyysi pyöräilypylvästä

3.4 Pyöräilijöiden tarpeiden kartoitus

Aloitimme syksyllä 2011 taustatiedon hankkimisen ja käytimme aineistona aiemmin mainittuja LAD -projekteja ja iteroimme nyt myös keräämäämme asiakasymmärrystietoa esimerkiksi palvelumuotoilun tutkimusmenetelmien kautta. Menetelminämme käytimme keväällä 2012 haastatteluja, e-lomakekyselyä ja työpajaa eli workshopia.

Lähdimme selvittämään pyöräilijöiden taustoja ja toiveita pyöräilypylvään (syklerin) palveluista ja toiminnoista. Pyöräilypalvelujen ymmärtämisen kasvattaminen alkoi meillä kaiken saatavilla olevan tausta-aineiston analyysillä. Yrityksillä ja palvelutarjoajilla voi olla asiakkaistaan asiakastytyväisyysmittauksista ja markkinatutkimuksista saatua tietoa, mutta ennen kaikkea yrityksen/palvelun sisällä

olevaa hiljaista tietoa. Tausta-aineistoa läpikäymällä voi nähdä, millaista suunnittelua hyödyntävää tietoa asiakkaista on jo olemassa. Määrällisen tiedon sijaan palvelun suunnittelussa on yleensä yrityksessä oleva hiljainen tieto, joka saadaan esille esimerkiksi haastatteleamalla yrityksen henkilökuntaa, kyselyillä tai työpajamenetelmillä. Koska palvelun keskiössä on ihminen – sekä asiakas eli käyttäjä että palvelun tuottava henkilöstö – on ensiarvoisen tärkeää ymmärtää myös palvelun tuottavan henkilöstön tarpeet ja odotukset palvelun suhteen. Vain näin voidaan varmistaa, että suunniteltava palvelu voidaan tuottaa menestyksekkäästi asiakkaalle. (Tuulaniemi 2011, 145.)

Käyttäjätiedon keräämisessä yhtenä menetelmänä oli meillä valmiiden lähteiden eli olemassa olevien tausta-aineistojen käyttäjäprofileja. Lisätietoa keräsimme haastatteluilla ja erilaisilla kyselyillä.

Havainnoinnilla haetaan tietoa esimerkiksi asiakkaan toiminnoista. Havainnointi voi olla passiivista tarkkailua tai eriasteista osallistumista kohderyhmän elämään. Kun asiakas otetaan mukaan osallistuvaan suunnitteluun, saadaan hänen näkemyksensä esille palvelusta. Luotaimilla eli itsedokumentoivilla menetelmillä (esimerkiksi päiväkirjat) saadaan toiminallista tietoa siitä, miten palvelu näkyy ja toimii asiakkaalle arjessa. Tietoa voi hakea myös verkossa tapahtuvalla online etnografialla ja –tutkimuksella. (Tuulaniemi 2011, 145.)

Etnografinen tutkimus on tutkimusstrategia, jonka tavoitteena on kuvata ja selittää ihmisten toimintaa heidän ympäristössään tai ryhmän jäsenten tulkintoja ja käsityksiä ympäristöstään ja toiminnastaan. (Koppa 2013)

3.4.1 Tiedonkeruumenetelmänä haastattelu

Tutkimushaastattelun lajit ovat lomakehaastattelu, strukturoimaton haastattelu ja teema haastattelu. Haastattelun erot syntyvät lähinnä strukturointi- eli jäsentelyasteen perusteella, toisin sanoen riippuen siitä, miten kiinteästi kysymykset on muotoiltu ja missä määrin haastattelija jäsentää tilannetta. (Hirsijärven & Hurmeen 2010, 43–48)

Lomakehaastattelu tapahtuu lomakkeen mukaan. Haastattelun etenemisjärjestys on määritelty tarkasti. Kysymyksillä on sama merkitys kaikille vastaajille. Vaikeinta lomakehaastattelussa on lomakkeen suunnittelu ja kysymysten muotoilu niin, että kysymykset ymmärretään oikein ja saadaan rakentavia vastauksia. Lomakehaastattelu

sopii parhaiten kun testataan muodollisia väittämiä eli hypoteeseja. (Hirsijärven & Hurmeen 2010, 43–48)

Strukturoimattomasta haastattelusta käytetään myös nimityksiä avoin haastattelu, avoimet kysymykset, kliininen haastattelu, syvähaastattelu ja keskustelunomainen haastattelu. Haastattelutapa pohjautuu kliiniseen haastatteluun. Kliinistä haastattelu menetelmää ovat käyttäneet esimerkiksi papit ja lääkärit läpi vuosisatojen. Strukturoimattomassa haastattelussa käytetään avoimia kysymyksiä. Haastattelija syventää haastateltavien vastauksia ja rakentaa haastattelut niiden varaan. (Hirsijärven & Hurmeen 2010, 43–48)

Haastattelut muistuttavat keskustelua, mutta kysymykset vievät keskustelua eteenpäin ja toimivat haastattelun runkona. Haastattelutapaa käytetään esimerkiksi kliinisessä (mielenterveys) psykologissa, kansatieteissä ja sosiologisissa tutkimuksissa. Tietojen keruu voi muistuttaa keskustelua ja näin haastateltava voi unohtaa haastattelutilanteen. Haastateltavia ei valita satunnaisotoksella, vaan heidät valitaan haastateltavan aiheen mukaan. He ovat asiantuntijoita ja tässä tapauksessa palvelunkäyttäjiä. (Hirsijärven & Hurmeen 2010, 43–48)

Teemahaastattelussa eli puolistrukturoidut haastattelussa haastattelija voi vaihdella kysymysten järjestystä, mutta kysymykset ovat kaikille samat. Haastateltavat voivat vastata omin sanoin. Kysymykset ovat ennalta määrättyjä, mutta haastattelija voi vaihdella niiden sanamuotoa. Haastattelun näkökohta on päätetty. Haastattelut ovat teemakohtaisia, joten nimi kertoo, mikä haastattelussa on kaikkein oleellisinta. Haastattelu etenee tiettyjen keskeisten teemojen varassa. Haastattelu tuo haastateltavien äänen kuuluviin. Teemahaastattelusta puuttuu lomakehaastattelulle tyypillinen kysymyksen tarkka muoto ja järjestys, mutta se ei voi olla täysin vapaa niin kuin strukturoimaton haastattelu. (Hirsijärven & Hurmeen 2010, 43–48)

Teimme teemahaastattelun eli puolistrukturoidun haastattelun, jossa kysymykset ovat kaikille samat, mutta vastauksia ei ole sidottu ennalta annettuihin vaihtoehtoihin, vaan haastateltavat voivat vastata omin sanoin.

Teemahaastattelussa haastattelijalla on etukäteen tehty kysymyslista, jolla hän huolehtii, että kaikki kysymykset tulevat kysytyiksi. Näiden etukäteen valmisteltujen

haastattelukysymysten lisäksi keskustellaan syventäen etukäteen valmistettuja asioita. Kysymysjärjestyksestä voi poiketa ja jatkokysymysten esittäminen on suotavaa. (Sinkkonen, Nuutila, Törmä 2009, 84.)

Teemahaastattelu on joustava menetelmä, jolla me haastattelijatkin pääsimme vastaajien kautta paremmin sisälle tähän palveluprojektiin. Haastattelu antoi meille mahdollisuuden saada haastateltavat itse ideoimaan pyöräilypylvään käyttömahdollisuuksia. Haastattelu tuntui parhaimmalta ensimmäiseltä varteenotettavalta tutkimusmenetelmältä, koska pystyimme tekemään haastattelun aikana tarkentavia lisäkysymyksiä haastateltaville ja heillä oli innostusta kertoa omasta suhteestaan pyöräilyyn.

Teimme keväällä 2012 viikoilla 9–13 haastatteluja työpaikkapyöräilijöiden pyöräilytottumuksista Vantaalla. Pyrimme selvittämään, miten suunnitteilla oleva pyöräilypylväs vaikuttaisi pyöräilyyn ja millaisia palveluja sekä toimintoja työpaikkapyöräilijät haluaisivat pyöräilypylväässä olevan. Haastattelimme seitsemää työpaikkapyöräilijää, jotka liikkuvat Vantaan tai alueella alueelle. Haastatteluissa haimme tietoa siitä, millaisia toimintoja pyöräilypylväässä tulisi olla, jotta se koettaisiin hyödylliseksi ja se kannustaisi pyöräilemään.

Teemahaastattelutilanteissa pyrimme luomaan rennon ilmapiirin, jossa oli hyvä keskustella. Kysymykset olimme testanneet ennakoon. Kysymysten selkeys ja selvittäminen haastateltavalle oli tärkeää. Halusimme haastateltavan tuntevan, että hänen mielipiteillään ja vastauksillaan oli tärkeä tehtävä projektissamme. Haastattelumme olivat yksilöhaastatteluja, joihin olimme varanneet aikaa riittävästi. Annoimme tietyissä kysymyskohdissa haastateltaville mahdollisuuden miettiä ja ideoida omia vastauksiaan, jotta saisimme myös yllättäviä näkökulmia. Halusimme myös saada ”hiljaista tietoa” tutkimukseen. Haastattelut litteroitiin jatkokäyttöä varten.

Haastatteluun osallistuneista naisia oli neljä ja miehiä kolme, ikäjakauma 20 ja 60 vuoden välillä. Kaikki olivat työmatkapyöräilijöitä ja kaksi heistä tunnustautui myös kuntopyöräilijöiksi.

Haastattelussamme tarkennettiin ensin henkilön pyöräilijäprofiili, sukupuoli, ikä ja koulutus. Kysyimme, milloin hän pyöräilee työmatkoja ja käyttääkö hän

pyöräilytyömatkoilla myös julkista liikennettä. Tämän jälkeen haastattelu jakautui kaksivaiheiseksi. (Liite 2. Haastattelulomake 2012)

1. vaihe:

Siirryimme haastattelussa pyöräilypylvääseen. Emme näyttäneet pylväästä tehtyä preferenssikuvaa (Kuvio 16), vaan kerroimme sanallisesti suunnitteilla olevasta pyöräilijöitä palvelevasta informatiivisesta pylväästä.

Kysyimme ensin, mitä toimintoja ja informaatiota hän kaipaisi pylvääseen pyöräillessään töihin tai kuntolenkille. Tässä vaiheessa pyrimme siihen, että preferenssikuva ei vaikuttaisi haastateltavan ajatuksiin ja mielikuviin.



Kuvio 17. Syklieri pyöräilijöille (Blomqvist, Malk, Hyrkkänen & Nalli.)

2. vaihe:

Näytimme preferenssikuvan (Kuvio 17) sekä mahdollisia muutamia toimintoja ja palveluja, joita pylväässä voisi olla tarjolla. Jatkoimme haastattelua toistamalla kysymyksen, mitä toimintoja ja informaatiota hän kaipaisi pylvääseen pyöräillessään töihin tai kuntolenkille. Tämän jälkeen halusimme tarkentaa haastateltavien mielipiteitä pyöräilypylvään toiminnoista. Pyysimme heitä valitsemaan viisi tärkeintä toimintoa, jotka he itse haluaisivat pylvääseen. Haastateltavilta kysyttiin myös, miten he haluaisivat pylväässä olevan karttapalvelun toimivan. Lopuksi haastateltavilta kysyttiin, olisiko tällainen pylväs tarpeellinen ja lisäisikö tällainen palvelu heidän pyöräilyaktiiviteettiaan alueella.

Kysymyksen avulla pyrittiin saamaan kuva siitä, miten tärkeänä tällaista pylvästä pidetään. Keskustelussa haastateltavat näkivät verkkopalvelun kuuluvan pyöräilypylvään palveluihin.

Haastateltavista kukaan ei käyttänyt julkista liikennettä, kun he pyöräilivät töihin. Pylväs koettiin tarpeellisenä ja haastateltavien mielestä sen olemassaolo lisäisi heidän pyöräilyään ja yhteisöllisyyttä esimerkiksi erilaisten yhteisten tapahtumien muodossa. Pylvään toimiessa maamerkkinä se lisäisi yleistä näkyvyyttä ja innostaisi pyöräilemään. Haluttiin, että pylväs tarjoaisi kulttuuri- ja maisemareittejä, jotka lisäisivät pyöräilyn kiinnostavuutta. (Liite 3. Haastattelutulokset 2012)

Pylvääseen toivottiin esimerkiksi seuraavia toimintoja: kellonaika, kartta, reittiopastus ja säätila. Siinä haluttiin nähdä pyöräilijöiden määrä ja paikan nimi. Pylväällä voisi olla pyörän huolto palveluja. Toivottiin pyörille turvallista säilytyspaikkaa. Kännykkälinkki voisi olla pylväässä, jolloin reitin lataus omaan kännykkään mahdollistuisi. Pyöräilijöitä kiinnosti ilman saasteiden määrät. Nuoriso halusi tavata pylväällä toisiaan ("hengailupiste"). Pylvääseen toivottiin nettiyhteyttä, joka toimisi kosketusnäytöllä. Silloin olisi mahdollista saada myös reittiehdotuksia pyöräilijän oman profiilin mukaan. (Liite 3. Haastattelutulokset 2012)

Pylvään verkkopalveluun toivottiin toimintoja ja palveluja kuten reittiopastusta, reittiehdotuksia ja etäisyyksiä eri kohteeseen. Haluttiin tietää myös kohteissa olevat palvelut ja säätila. Toivottiin mahdollisuutta reitin lataukseen omaan kännykkään sekä tietoja saastelaskelmista. Yhtenä personoituna palveluna toivottiin reittiehdotusta pyöräilijän oman profiilin mukaan, kun kertoo omat tietonsa palveluun.

Haastattelussa pyrimme kasvattamaan asiakasymmärrystä tutkimuksen kohderyhmän eli työpaikkapyöräilijöiden tarpeista ja odotuksista. Palvelumuotoilussa loppukäyttäjät osallistuvat palvelun suunnitteluun. Palvelut pyritään suunnittelemaan vastaamaan käyttäjien tarpeita ja toiveita, jolloin loppukäyttäjien todelliset tarpeet ja motiivit on hyvä havaita sekä tunnistaa. (Tuulaniemi 2011, 142.).

Kaksivaiheinen haastattelu täsmensi tietojamme ja saimme uusia oivalluksia sekä ehdotuksia pylvään toimintoihin ja palveluihin verkossa. Haastattelu antoi haastattelijalle mahdollisuuden innostaa haastateltavia ideoimaan lisää pylvään toimintoja sekä palveluja haastattelun aikana.

Haastattelu voidaan suunnitella etukäteen tietyn kaavan ja valmiiden kysymysten mukaisesti eli strukturoituna haastatteluna tai toteuttaa avoimena haastatteluna.

Haastattelu voi tapahtua asiakkaan kanssa vapaamuotoisesti esimerkiksi tietyssä käyttötilanteessa, jolloin on voitu varata rauhallinen paikka keskusteluun. Tavoitteina on päästä syvällisemmin haastateltavan elämään ja löytää motiiveja henkilön toimintaan. Paremmin ja syvällisemmin pääsemme pureutumaan pidemmässä haastattelussa. Haastattelun aiheita voidaan tarkentaa myöhemmin esimerkiksi puhelimitse tai sähköpostilla. (Tuulaniemi 2011, 148.)

Aineiston analysointi antoi meille vahvemman tunteen siitä, että tutkimustyötä tulee jatkaa e-lomakekyselynä ja workshopissa. Haastattelu vahvisti omia ajatuksiamme pyöräilypylvään toiminnoista ja palveluista, mutta halusimme löytää vielä uusia ratkaisuja pyöräilypylvään toimintoihin ja palveluihin. Haastattelun pohjalta saatua aineistoa käytimme workshopissa sanakortteina (Kuvio 18), joiden avulla tekijät miettivät, mitä toimintoja olisi tulevassa pylväässä. Käytössä oli myös tyhjiä kortteja, joihin osallistujat saivat lisätä omia ehdotuksia.



Kuvio 18. Workshopissa käytettyjä sanakortteja.

Haastatteluista saimme lisäksi seuraavanlaisia ehdotuksia:

- Irrallinen "tagi" pyörään
- Kulttuuri- ja maisemareittiopas
- Pylväässä alueen nimi
- Tapahtumapaikka, esimerkiksi nimetty treffi- ja jumppapaikka
- Etäisyydet eri kohteisiin esimerkiksi Tikkurilaan ja Jumboon

Haastattelun pohjalta keräsimme aineistoa sähköiseen kyselyyn sekä kokosimme näistä myös aineistoa toukokuun 2012 workshop –työskentelyä varten sanakortteihin. Niihin oli kirjattu pylvään toimintoja ja informaatio-palveluja sekä verkkopalveluun liittyviä toiveita.

3.4.2 E-lomakekysely

Teimme keväällä 2012 sähköisen e-lomakekyselyn (Liite 4. E-lomake-kysely 2012): Ideoi unelmien pyöräilykaupunkia Vantaalle. Tämä oli työemme toinen vaihe. Kyselyssä käytimme määrällistä ja laadullista tutkimusotetta.

Kyselytutkimus on yksi tapa kerätä ja tarkastella tietoa esimerkiksi erilaisista yhteiskunnallisista ilmiöistä, ihmisten mielipiteistä, toiminnasta, asenteista ja arvoista. Nämä ovat moniulotteisia ja monimutkaisia ilmiöitä sekä tulkinnoiltaan hankalia koostaa yhteen ilman kunnollisia välineitä ja menetelmiä. (Vehkalahti 2008, 7 – 12)

Kyselytutkimuksemme tekemistä helpotti kyselylomakkeen tekeminen helppokäyttöisellä e-lomakeohjelmalla, jonka osoitteen pystyimme lähettämään sujuvasti erilaisiin verkkopalveluihin. E-lomakekyselyillä tavoitimme paremmin haluttuja kohderyhmiä.

Kyselytutkimuksellamme esitimme vastaajille kysymyksiä sähköisen lomakkeen avulla. Lomake on mittausväline, jonka sovellusalue ulottuu käyttäytymis- ja yhteiskuntatieteellisestä tutkimuksesta mielipidetiedusteluihin, katukyselyihin, soveltuvuustesteihin ja palautemittauksiin. Kyselylomake on vain tehtävä niin tarkasti, että se mittaa oikeita ja haluttuja asioita, koska vastaajan on osattava vastata niihin kysymyksiin ilman haastattelijan apua. Haastattelulomakekin voi muistuttaa kyselylomaketta. Tämä riippuu haastattelun muodosta, tavoitteista ja luonteesta. (Vehkalahti 2008, 11 – 12)

Arvoja, asenteita ja mielipiteitä on aina vaikea tutkia ja mitata. Haasteita tulee useista epävarmuustekijöistä, kuten esimerkiksi saatiinko riittävästi vastauksia, onko kysymyksiin vastattu riittävän kattavasti, edustivatko kyselyyn osallistuvat tutkimuksen perusjoukkoa, mittasivatko kysymykset tutkittavia asioita ja toimivatko mittarit luotettavasti. Osa haasteista liittyy tiedonkeruuseen, mittaamiseen ja osa tutkimuksen sisällöllisiin tavoitteisiin. (Vehkalahti 2008, 12 – 13)

Kyselytutkimus on suurimmalta osin määrällistä (kvantitatiivista) tutkimusta, jossa sovelletaan tilastollisia menetelmiä. Aineistot koostuvat mitatuista luvuista ja numeroista (sanalliset kysymykset ja numeeriset vastaukset). Samassa yhteydessä voidaan tehdä myös laadullista (kvalitatiivista) tutkimusta, jolloin vastaajalla on mahdollista antaa myös sanallisia vastauksia kysymyksiin. Määrällisillä vastauksilla tavoitellaan yleiskäsityksiä ja laadullisilla otteilla paneudutaan yksityiskohtiin. (Vehkalahti 2008, 13.)

Kyselyllämme haettiin tietoa pyöräilypylvään ulkonäöstä ja portaalin eli verkkopalvelun toiminnoista sekä Vantaan pyöräilyliikenteen kehittämisestä. Kyselyyn haluttiin saada vantaalaisia ja siellä työskenteleviä. Pyöräilyteemasta tehtiin ”Opiskelijat kehittävät Vantaasta pyöräilykaupunkia” -artikkeli Vantaan Sanomiin 17.04. 2012 (Kuvio 19). Artikkelin yhteyteen oli laitettu linkki sähköiseen kyselyyn. Lehtijutun ja kyselyn avulla haluttiin saada pyöräilystä kiinnostuneita henkilöitä mukaan tulevaan toukokuun workshopiin.

Opiskelijat kehittävät Vantaasta pyöräilykaupunkia



Kuva: SEPPO KORHMAN

Metropolian opiskelijat kehittävät Vantaasta entistä pyöräily-ystävällisempää kaupunkia.

17.4.2012 14:00

Kommentoi

Suositteli 31

Pyöräily tulee aiempaa näkyvämmäksi Marja-Vantaan alueella. Metropolian muotoiluopiskelijat kehittävät pyöräilyporttia, jolla jaetaan pyöräilijöitä kiinnostavia tietoja teiden varsilla.

– Pyöräilyportit voivat esittää esimerkiksi etäisyyksiä, nopeutta, sää tietoja ja karttapalveluja. Samalla ne toimivat pyörälaskureina, luettelee Metropolia-ammattikorkeakoulun projektituottaja **Päivi Keränen** Liikkuvan Arjen Design-hankkeesta.

– Yhteisöllisyys toivottavasti lisääntyy, kun pyöräilijät näkevät, kuinka paljon reitillä on käyttäjiä, hän arvioi.

– Palveluiden ja niiden visuaalisen ilmeen suunnittelu on alkuvaiheessa, ja tämän vuoksi vantaalaisten osallistuminen on meille nyt hyvin tärkeää, Keränen korostaa.

Vantaalaiset voivat esittää omia näkemyksiään sähköisesti osoitteessa

<https://lomake.metropolia.fi/lomakkeet/5703/lomake.html>

Tiistaina 8. toukokuuta Vantaan Designkkunan työpajassa voi osallistua pyöräilyportin suunnitteluun.

Kuvio 19. Artikkelin Vantaan Sanomien verkkolehdestä viikolla 16 ja lehdessä 17.4.2012.

Kyselyn alkuun laitoimme saatekirjeen, jossa kerroimme, mistä tässä kyselyssä oli kyse (perustiedot) ja mihin tuloksia tullaan käyttämään. Kysely koostui muutamasta taustakysymyksestä esimerkiksi ikä (käytettiin valmiita ikäluokkia), sukupuoli sekä käyttäjäprofiili (7 valmista vaihtoehtoa). Avoimilla kysymyksillä haimme vastauksia esimerkiksi pyöräilypylvään ulkomuotoon ja portaalin palveluihin sekä sieltä saatavaan informaatioon.

Kyselylomakkeen suunnittelu oli meille yksi työläimmistä vaiheista, koska lomakkeen testaaminen ja kysymysten laatiminen veivät aikaa. Kyselystä piti saada helposti ymmärrettävä ja nopeasti vastattava lomake.

Kysyimme vastaajan sukupuolen, iän, pyöräilijäprofiilin ja miten hän pyöräilee eri vuodenaikoina. Projektin kannalta oli myös tärkeää tietää, miten hän liikkuu työ/koulumatkoja tai vapaa-ajalla, eli käyttääkö liikkumiseen sekä polkupyörää että julkisia kulkuneuvoja ja mitä julkisia kulkuneuvoja hän käyttää pyöräilyn yhteydessä.

Halusimme saada myös tietoa siitä, mitä parannusehdotuksia vastaajilla oli Vantaalle, jotta pyöräily ja julkinen liikenne saataisiin toimivammaksi. Halusimme myös vastaajien kertovan myös, millainen olisi hänen pyöräilyportinsa (pyöräilypylväänsä) ulkomuoto ja miksi? Kysymyksen alla oli yksi referenssikuva sykleristä. Pyysimme vastaajia myös kertomaan, millaisia palveluja/informaatiota he haluaisivat pyöräilijän verkkopalvelussa olevan ja miksi.

E-lomakekyselyyn pääsi vastaamaan viikkojen 15 –17 välisenä aikana. Kyselyyn vastasi 29 henkilöä (Liite 5. E-lomakekyselyn tulokset 2012), joista kolme oli kiinnostunut osallistumaan workshopiin. Heidät myös kutsuttiin mukaan toukokuussa järjestettyyn työpajaan eli workshopiin.

Päädyimme listaamaan kaikki vastaukset ylös, ettei minkään vastauksen luonnehdinta muuttuisi. Yksi vastaaja koki kysymyksen pyöräilyportin ulkomuodosta hankalaksi vastata sanallisesti. Hän olisi halunnut piirtää sen siihen. Emme olleet mahdollistaneet sitä. Jos olisimme tehneet riittävän monelle tämän aluksi testikyselynä, niin olisimme huomanneet tämän ongelman. Toisaalta osa kyselyyn vastanneista kuvaili hyvin portin ulkomuotoa.

Emme tehneet ristiintaulukointia vastauksista, mutta katsoimme muutamien vastausten keskinäistä vaikutusta toisiinsa nähden. Esimerkiksi vastaajan iän vaikutusta ideoinnin määrää ja laatuun. Pohdimme kovasti, annammeko iän vaikuttaa siihen, ketä kutsumme workshoppiimme jatkotyöstämään alustavia ideoitaan. Totesimme kyselyn ja workshopin tulosten perusteella, että korkealla iällä ei ole vaikutusta ideointiin tämän tehtävän kohdalla. He olivat pyöräilystä kiinnostunutta valikoitunutta porukkaa ja olivat motivoituneita asiaan.

Kyselytutkimuksessa oli tärkeää, että kysyimme oikeita, selkeitä asioita, keskityimme kysymyksissä vain niihin tekijöihin, joista halusimme tietoa. Abstraktien asioiden mittaaminen on vaikeinta esimerkiksi tunnetiloihin tai asenteisiin liittyvissä asioissa. Nämä ilmiöt tulisi palastella uudelleen pienempiin tekijöihin ja mietittävä, millaisilla yksityiskohtaisilla sekä selkeillä kysymyksillä voitaisiin saada relevantimpaa tietoa näistä aiheista.

Kyselylomakkeen osiot voivat olla joko avoimia (vapaamuotoiset vastaukset) tai suljettuja (vastausvaihtoehdot ovat jo valmiina lomakkeessa). Valmiiden vaihtoehtojen on oltava toisensa poissulkevia, jolloin niistä saadut vastaukset eivät mene päällekkäin. Avoimet sanalliset vastaukset ovat työläitä käsitellä, mutta niiden avulla saadaan tutkimuksen kannalta tärkeää tietoa, joka voisi muuten jäädä havaitsematta. Joskus on mahdotonta yrittää luetella kaikkia vaihtoehtoja, joita tutkimuksessa tarvittaisiin. Tällöin avoimet vaihtoehdot voivat tuoda myös uusia odottamattomiakin tuloksia. (Vehkalahti 2008, 25 – 25)

E-lomakekyselystä saadusta aineistosta kerättiin myös toimintoja workshopin sanakortteihin pyöräilypylvästä ja verkkopalvelua varten (Liite 6. Sanakortit ja tehtäväjulisteeet). Näitä sanakortteja käytimme workshop-työskentelyssä.

- linkki facebokiin
- wlan-yhteys nettiin
- turvalliset pyörätiet
- pyöräparkit
- kulttuuripyöräreittejä
- maisemareittejä
- yhteys joukkoliikenteen reittioppaaseen
- tieto levähdyspaikoista
- reittiehdotuksia
- pyörien säilytyspaikat
- pyöräilijälaskuri
- huoltovinkkejä
- tietoa pyörän huoltopaikoista
- linkkejä aiheesta kertoviin uutisiin
- ladattavat pyöräilykartat puhelimeen
- järjestetyt pyöräilyretket
- nopeus- ja matkamittausta

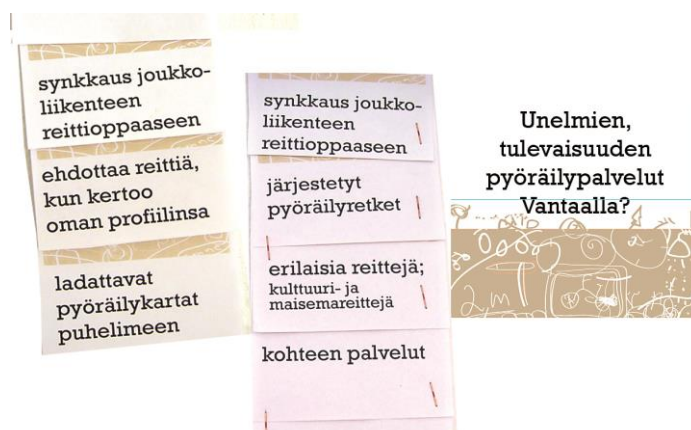
- tour de francen –maaliportti

E-lomakekyselyn kysymyksessä 8 kysyttiin, mitä parannuksia toivot Vantaalle saadaksesi pyöräilyn ja julkisen liikenteen toimivammaksi. Vastauksiksi saimme seuraavaa:

- pyörille hyvät säilytyspaikat
- pyörätiet kuntoon
- keskustojen pyörätiet turvallisiksi
- sujuvat julkiset yhteydet
- pyöriteiden kunnossapito myös talvisin

Kysymyksessä 9 pyydettiin kuvailemaan millainen olisi sinun pyöräilyporttisi ulkomuoto ja miksi. Vastajat halusivat pyöräilyportin ulkomuotoon mainostaulumaisuutta, ympäristöön istuvuutta, selkeää ikonimaisuutta ja iloisuutta. Pylvääseen haluttiin myös katos.

Kysymyksessä 10. pyydettiin kertomaan mitä palveluja, informaatiota haluaisit pyöräilijän verkkopalvelussa olevan. Palveluun haluttiin yhteisöllisyyttä, pyöräilypalveluja, treffipalsta, ladattavat pyöräilykartat ja meno- sekä reittivinkkejä pyöräilyyn. Nämä kirjattiin workshopin sanakortteihin (Kuvio 20), joiden avulla tekijät miettivät, mitä toimintoja olisi tulevassa verkkopalvelussa. Työpajassa oli myös tyhjiä kortteja, joihin tekijät lisäsivät omia palveluja ja toimintoja. (Liite 6. Sanakortit ja tehtäväjulistee)



Kuvio 20. Workshopissa käytettyjä verkkopalvelun sanakortteja.

3.4.3 Vuorovaikutussuunnittelu

Vuorovaikutussuunnittelussa tutustuimme verkkopalvelun käytettävyyteen eli siihen, kuinka helppoa pyöräilijän olisi hakea tietoa verkkopalvelumme sivulta. Olimme tehneet verkkopalvelustamme prototyypit, joita käytimme testauksessa.

Verkkopalvelun käytettävyyttä voi ryhtyä testaamaan, vaikka ei ollut vielä selkeää sivuston tai verkkosovelluksen rakennesuunnitelmaa (Sinkkonen, Nuutila, Törmä 2009, 203). Meille kummallekin oli kehittynyt oma näkemyksemme verkkopalvelujen toiminnasta. Halusimme kokeilla omien prototyyppien toimivuutta jo ennen workshopia. Teimme rautalankakokeilun verkkopalvelun toiminnallisuudesta (käytettävyys-testausta). Valitsimme persoonat, joiden avulla prototyyppijä testattiin.

Persoonat ja persooniin liittyvät tarinat ovat työvälineitä, jotka auttavat määrittelemään ja vertaamaan eri toimintotapoja ja suunnitteluratkaisuja eri käyttäjäryhmien todellisuuteen (Sinkkonen, Nuutila, Törmä 2009, 124).

Teimme esimerkiksi käytettävyydestin satunnaispyöräilijälle, joka oli 36-vuotias mies, kaupunkilainen, ilman kypärää ja pyöräilyn perusvarusteita. Tämä satunnaispyöräilijä etsii tarjolla olevista pyöräilyreiteistä maisemapyöräilyreitit Marja-Vantaan Hevoshakaan ja sen jälkeen edelleen karttapalveluun.

Halusimme kokeilla, miten rautalankamallien kanssa toimitaan. Tein powerpoint-pohjat ”protoja” varten, vaikka testiin olisi riittänyt paperiprototyypit ja niillä aloittamista on pidetty suositeltavana. (Sinkkonen, Nuutila, Törmä 2009, 205.)

Pyöräilijän piti löytää haluttu reitti verkkopalvelusta. Samalla kun pyöräilijä haki, reittiä kyselimme ja keskustelimme hänen kanssaan siitä, kuinka hän eteni rautalankaversiossa. Kirjoitimme keskustelun ylös ja merkitsimme ne kohdat, joissa pyöräilijällä tuli ongelmia edetä sivustolla. Määrittelimme oliko ongelma verkkopalvelussa kriittinen, merkittävä vai vähäinen, pohdimme mikä olisi ratkaisuehdotus ongelmalle. Lopuksi kirjoitimme ylös kehitysehdotuksemme.

Käytettävyydestistä löytyi esimerkiksi seuraavia ongelmia, joihin tulisi puuttua:

- sivuston selkeys, miten sivustolla liikutaan, jos ei ole kosketusnäyttöä
- kielenvalinta puuttui

- typografinen hierarkia ei toiminut.

Käytettävyyden arviointi toi hyvin esille sen, että pienikin ongelma saattaa lopettaa käyttäjän etenemisen sivustolla ja että suunnittelutyössä kannattaa miettiä tarkoin, kuinka pyöräilijät toimivat sivuilla. Tarkoitushan on saada pyöräilypalvelusta kiinnostava sisällön, toimivuuden ja ulkoasun suhteen.

Ennen verkkopalvelun käytettävyyden testaamista olimme myös valinneet design driverit eli suunnitteluajurit verkkopalveluun. Näitä olivat kosketusnäyttö, typografia, kuvamaailma. Sivuston mallina oli Pinterest-www –sivusto (Kuvio 21).

Design driverit



Kuvio 21. Esimerkki meidän yhdestä verkkopalvelun design driveristä eli suunnittelunajurista.

Suunnitteluajurit (myös *suunnitteluveturit*, englanniksi *design drivers*) ovat väline, jonka avulla suunnittelun tavoitteita voidaan selkeyttää ja käyttäjätarpeet kytkeä suunnittelu-prosessin ohjeringoksi. Suunnitteluajurit ovat tyypillisesti käyttäjätutkimukseen tai muuhun taustatietoon pohjautuvia lyhyitä kirjallisia kuvauksia keskeisistä uudelta tuotteelta edellytettävistä ominaisuuksista. Suunnitteluajureina voivat toimia esimerkiksi pyöräilijän tuotteelle tai palvelulle asettamat päävaatimukset. (Aalto 2013)

3.5 Workshop on osallistuvaa suunnittelua

Workshop unelmien pyöräilypalveluista (Liite 7. Pyöräilyn workshop Vantaalla 8.5.2012). Me pidimme sen samalla viikolla, jolloin oli valtakunnallinen pyöräilyviikko. Workshopiin osallistui vantaalaisia pyöräilijöitä ja Vantaan kaupungin virkamiehiä.

Työpajamme tavoitteena oli saada lisää ideoita pyöräilypalvelun suunnitteluun sekä saattaa pyöräilijät ja siitä päättävät henkilöt ideoimaan yhdessä, millainen olisi unelmien pyöräilykaupunki. Aiheita palvelumuotoilun workshopissa voivat olla esimerkiksi taustaselvityksen ja käyttäjätutkimustulosten esittely, skenaarioiden esittely ja konseptien ideointi sekä konseptien esittely että arviointi. (Aalto 2013)

Olimme suunnitelleet työpajan ohjelman minuutilleen. Workshop-ryhmään osallistui 9 henkilöä, jotka olimme jakaneet kolmeen ryhmään siten, että jokaisessa ryhmässä oli yksi kaupungin edustaja. Olimme lähettäneet kutsun, jossa oli illan ohjelmanaikataulu mukana. Workshop-työskentelyn aloitimme tutustumalla toisiimme ja ryhmät jäseniinsä. Halusimme saada mutkattoman ja välittömän ilmapiirin aikaan.

Keräsimme osallistujilta dokumentointiluvan (Liite 8. Workshop lupakaavake). Lupakaavakkeen avulla varmistimme, että voimme käyttää workshopissa syntyvää aineistoa tutkimus- ja opetusmateriaalina. Työpajassa nauhoitimme ja kuvasimme työskentelyhetket ja töiden esittelyt.

Saadaksemme monipuolista aineistoa suunnittelijoille korostimme, että he ovat nyt asiantuntijoita ja heidän ideoitaan tullaan käyttämään suunnittelutyössä. Illan aikana teimme kaksi tehtävää. Tehtävien inspiraatioksi olimme tehneet multimediaesityksen pyöräilystä, joka lähestyi pyöräilyä monelta ja aivan yllättävältäkin taholta (Liite 9. Workshop multimedia-esityksen kuvia).

Halusimme myös korostaa, ettei ei ole olemassa huonoja ideoita - mitä hullumpi idea - niin sen parempi! Workshopin pohjana toimivat työmatkapyöräilijöiden haastattelu ja e-lomakekysely vantaalaisille ja Vantaalla työskenteleville

Tehtävä 1.

Millainen olisi sinun unelmien ”pyöräilypylvääsi” ulkomuoto? Suunnittele ja ideoi visuaalinen/näkyvä pyöräilyelementti, joka voi olla portti, pylväs, pilarirakennelma tai jopa tunnelmakartta (moodboard). Miltä elementti voisi näyttää, muotona, väreinä, materiaalina, kokona ja sijaintina. Tekotavat, joita myös voit yhdistää, ovat piirtäminen, kuvakollaasi, moodboard tai muovailuvaha.

Ryhmän yhteisessä koonnissa voit kertoa suusannallisesti, miten pyöräilypylvääsi lisäisi pyöräilyä Vantaalla.

Pöydälle oli varattu ideointia varten kuvamateriaalia, jota sai hyödyntää. Käytettävissä oleva aika oli 30 minuuttia. Valmiit työt kiinnitettiin oman ryhmän julisteen alle. Työskentelyn aikana me ohjaajat pidimme keskustelua yllä pyöräilystä ja pyöräilypylväästä eli siitä, millainen olisi unelmien ”pyöräilypylvään” ulkomuoto. Keskustelun avulla loimme avoimen ilmapiiri kommunikointiin ja omien ideoiden kertomiseen.

Tehtävä 2.

Millaiset olisivat unelmien/tulevaisuuden pyöräilypalvelut Vantaalla? Millaisia toimintoja olisi hyvä olla pyöräilijän ”pylväässä”, portaalissa eli nettisivustossa? Tekotapana käytetään sanakortteja, jotka on kerätty pyöräilijöiden haastattelusta ja e-lomakekyselystä.

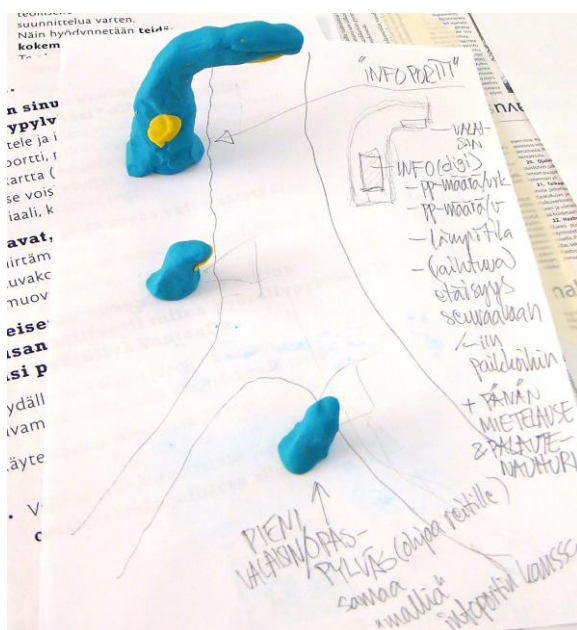
Valitse itsellesi 2-3 mieluisinta toimintoa sanakorteista. Voit kirjoittaa myös 2 uutta omaa toimintoa, joita ei ole sanakorteissa. Tämän jälkeen työskentelette ryhmänä, joka valitsee 5 tärkeintä/hyödyllisintä toimintoa pylvääseen ja portaaliin eli nettisivustoon.

Yhteisessä koonnissa ryhmä kertoo, miten valitut toiminnot tulisivat lisäämään pyöräilyä Vantaalla. Käytettävissä oleva aika oli 30 minuuttia. Valmiit työt kiinnitettiin oman ryhmän julisteen alle. Tässä tehtävässä oli tarkoitus saada ryhmätyöskentelyn ja keskustelun kautta 5 tärkeintä toimintoa pylvääseen ja nettisivustoon.

Ensimmäinen tehtävä antoi mahdollisuuden itsenäiseen työskentelyyn sekä tutustua omaan ryhmään. Tehtävän purku eteni joustavasti ja päästiin jakamaan ideoita toisille. Toisen tehtävän purku ja keskustelu olikin sitten jo todella sujuvaa sekä mutkatonta.

3.6 Ensimmäisen vaiheen tulokset ja johtopäätökset

Workshop perustui haasteluista, e-lomakekyselystä sekä vuorovaikutussuunnittelun prototyyppien testauksesta. Näistä tuloksista koostimme workshopin ohjelman sisällön ja tehtävät. Workshopista saimme hyviä tuloksia pylvään suunnitteluun. Yhden pylvään ulkoasun haluttiin olevan esimerkiksi sympaattinen (Liite 10. Tuloksia workshopista 2012). Se voisi symboloida pyöräilyä ja kaupunginosaa. Toinen pylväs voisi olla merkki, joka voisi olla ohjaava ja opastava (Kuvio 22). Kolmas ehdotti klassiseen malliin pohjautuvaa pylvästä. Sieltä olisi hyvä löytää itsepalveluasema ja treffipiste. Neljäs pylväs loisi yhteisöllisyyttä sen käyttäjien kanssa ja sieltä löytyisi myös säilytyspylväs. Viides pylväs voisi palvella informaatiokeitaana. Kuudes pylväs tarjoaisi interaktiivista palvelua.



Kuvio 22. Ohjaava ja opastava pylväs. Muovailuvahalla muovailen yksi workshoppilainen teki ulkoasun pylväälle ja kertoi kirjoittaen toiminnot ja palvelut. Tämä oli yksi tapa kertoa pylvästä.

Verkkopalveluun haluttiin synkkausta joukkoliikenteen reittioppaaseen. Palvelusta olisi hyvä löytyä järjestettyjä pyöräilyretkiä ja erilaisia kulttuuri- ja maisemareittejä. Verkkopalvelun toivottiin kertovan asuntoalueen/pyöräilykohteen palveluista. Toivottiin myös mahdollisuutta pyöräilyseuran hakuun. Pyöräilyvälineiden myynti- ja ostopaikkaa kaivattiin myös palveluihin. Haluttiin myös tietoa pyörän huoltopaikoista sekä kadonneista ja löydettyistä pyöristä.

Workshop toimi hyvin. Olimme suunnitelleet riittävän ajoissa workshopin aikataulun ja alustavat tehtävät, jotka hioutuivat vielä loppumetreille saakka. Muutama osallistuja kertoi, että yksilötehtävän tekeminen oli hyvä aloitus ensimmäiseksi tehtäväksi ja toisessa ryhmätehtävässä ryhmäläiset olivat jo tutumpia toisilleen (Kuvio 23).

Työskentely oli joustavaa. Yhteisuunnittelun työpajat ovat yksi tapa osallistaa joukko pyöriäilijöitä ja asiantuntijoita suunnitteluprosessiin. (Miettinen 2011 80.)

Saimme jokaisen tehtävän lopetettua suunnitelmien mukaan ja loppukoontikin tapahtui ajallaan. Osallistajat kiittelivät lopuksi hyvin organisoitua workshopia.



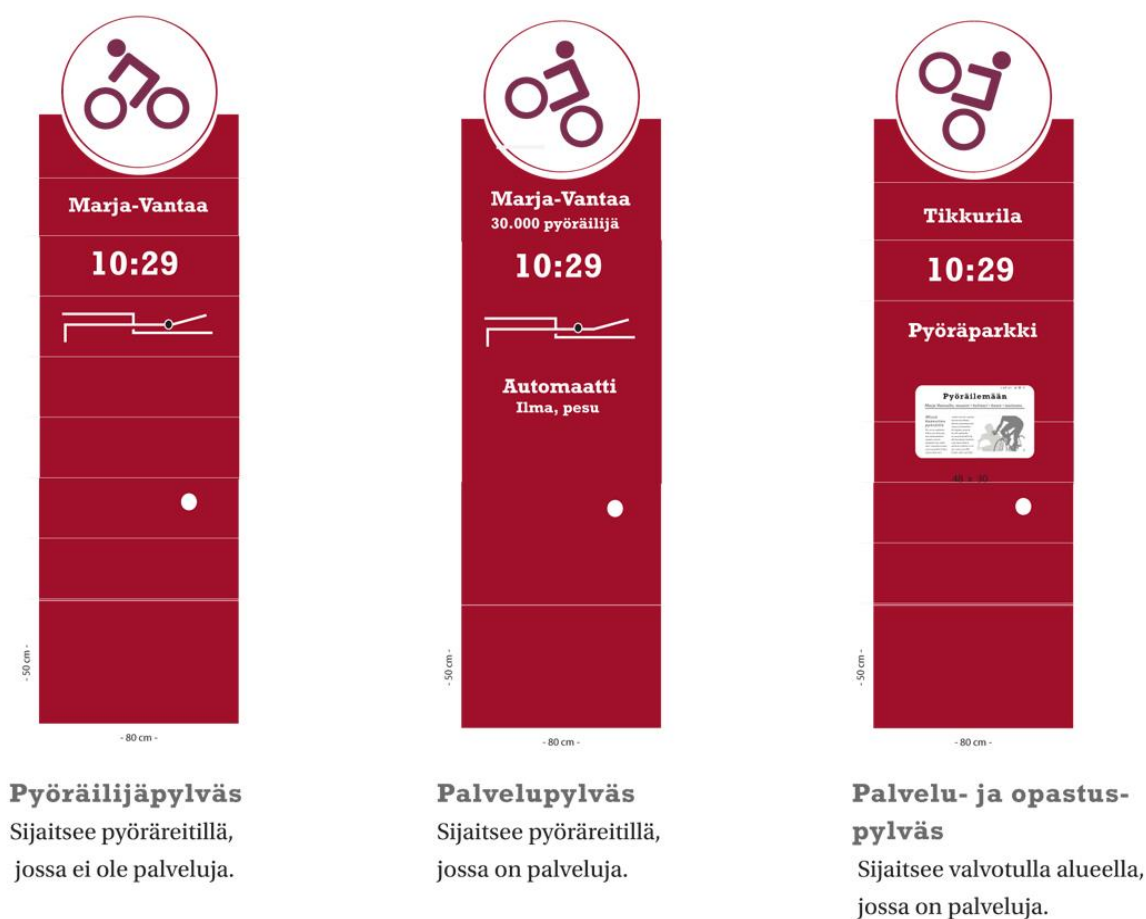
Kuvio 23. Ryhmäläiset pääsivät esittelemään omia sekä ryhmässä tehtyjä töitään. Siitä syntyi mielenkiintoisia keskusteluja, jotka myös nauhoitimme.

Tiedon hankinnassa olimme käyttäneet menetelminä haastatteluja ja kyselyjä. Tämä oli suoraa käyttäjätutkimusta. Työpajassa eli workshopissa kyselimme myös työskentelyn aikana perusteita asioille miksi-kysymysten avulla. Osallistujat käyttivät workshopissa sovellettuja menetelmiä kuten card sorting –toimintoja, joissa olimme kirjoittaneet korteille sanoja ja palveluja, joita testihenkilöt ryhmittelivät tietyn kategorian alle.

Menetelmä voi olla esimerkiksi seuraava: osallistujia pyydetään kirjoittamaan kortteihin yhtä sisältöpalvelua kuvaava termi ja ohjaaja pyytää tämän jälkeen osallistujia lajittelemaan kortit pinoihin tiettyjen aihealueiden mukaan. (Tampereen teknillinen yliopisto 2013)

“Think aloud” eli ääneen ajattelu on osallistuvan havainnoinnin menetelmä, jossa käyttäjää pyydetään tekemään jokin toiminto ja samanaikaisesti suullisesti kertomaan, mitä hän tekee ja miksi (nettisivuston 1. rautalankaversioiden käytettävyyden testaus). Käytettävyydestä käytettävä menetelmä on monesti ääneen ajattelu (thinking aloud), jossa testattavaa pyydetään ajattelemaan ääneen testitehtävää tehdessään. Ääneen ajattelulla saadaan tietoa käyttäjän testattavan tuotteen ongelmakohtista. Menetelmää käytetään usein iteratiivisen testauksen osana. Se soveltuu lähes kaikenlaisten tuotteiden testaukseen. (Mirja Ilves 2004)

Näiden aineistojen pohjalta suunnittelimme kolmen tyyppisiä pylväitä pyöräilijöille (Kuvio 24). Pylväät rakentuvat moduuleista leveys on aina 80 cm korkeus joko 25 cm tai 50 cm. Niiden syvyys on 25 cm. Moduuleja on helppo vaihtaa ja korjata.



Kuvio 24. Ehdotuksemme kolmesta pylväsmallista.

- Ykköspylväs olisi **pyöräilijäpylväs**, joka sijoittuu pyörätien reitille, mutta ei tarjoa palvelua. Se vain dokumentoi liikennettä. Kertoo kellonajan, paikan ja kartan.

- **Palvelupylväs** sijoittuisi pyörätien reitille ja tarjoaisi edellisten palvelujen lisäksi esimerkiksi renkaiden täytön ja pyörän pesumahdollisuuden. Se dokumentoi myös liikennettä.

- **Palvelu- ja opastuspylväs** toimisi valvotuilla alueilla, esimerkiksi rautatieasemilla ja ostoskeskuksissa. Se tarjoaisi netin lisäksi palveluja, kuten esimerkiksi lukollisen pyöräparkin ja pyörähuollon lähimmässä liikkeessä. Se dokumentoisi liikennettä.

Olimme saaneet aineistoa yhteisöllisen pyöräilyverkkopalvelun suunnitteluun. Nyt kohdistimme verkkopalvelun suunnittelua Marja-Vantaan alueelle, jonne asukkaita on tulossa 35 000. Uusien ja vanhojen asukkaiden innostaminen pyöräilyyn on tärkein pyöräilyverkkopalvelun tehtävä. Vantaa haluaa olla pyöräily-ystävällinen kaupunki. Kehittämämme pyöräilyverkkopalvelu on mahdollista myös monistaa muihin kaupunginosiin ja lähialueille.

Yhteisöllistä pyöräilyverkkopalvelua olemme nyt ensimmäisen asiakaslähtöisen tutkimusprojektin jälkeen kohdistamassa uusille ja vanhoille asukkaille. Kohderyhmäksi ajattelimme määritellä kaikki 20–50-vuotiaat naiset, koska heidän kauttaan pyöräily voisi levitä koko perheen liikuntatavaksi.

Halusimme myös tutkia vielä vanhojen asukkaiden mieltymyksiä pyöräilyyn ja millaisia pyöräilyreittejä nyt on tarjolla ja millaisia reittejä halutaan uudelle Marja-Vantaan alueelle. Halusimme saada käyttäjäkokemuksia nykyisten pyöräilyverkkopalveluiden käyttäjiltä. Tulevat uudet asukkaat voisivat yhteisöllisen verkkopalvelun kautta tutustua uuteen lähialueeseensa ja tavata asukkaikkaita. Pyöräily olisi antoisa tapa tutustu uuteen kotiseutuun. Virkamiehiä voisi haastatella siitä, millainen olisi heidän unelma-pyöräilykaupunkinsa. Hyvää käyttäjälähtöistä tietoa voisi saada tekemällä luotain-tutkimuksen siitä, millä tavalla pyöräilijä käyttää verkkopalveluja esimerkiksi Jyväskylän alueella.

Halusimme rakentaa yhteisöllisen verkkopalvelun asiakaslähtöisen tutkimustyön pohjalta. Verkkopalvelun tulee olla pyöräilijälle itsestäänselvä valinta, kätevä ja sen tulee toimia eri alustoilla. Verkkopalvelun tulee olla niin houkutteleva, helppokäyttöinen ja interaktiivinen. (Sinkkonen, Nuutila, Törmä 2009, 17)

Uudet pyöräilijät osaavat hakea tietoa ja lisätä sivustolle omaa tietoa, jonka jakamisen he kokevat mielekkääksi yhteisöllisessä verkkopalvelussa. Projektimme rajautui yhteisöllisen verkkopalvelun toimintojen suunnitteluun.

Käyttäjäkeskeisen suunnittelun keskeisimmät menetelmät: käyttäjätutkimus ja tuotteen kehittäminen prototyyppien ja evaluoinnin kautta ovat periaatteessa aivan samat, oli kehitettävä palvelu tai tuote web-sivusto, kamera, trukki tai vaikka viinilaatikon hana. (Sinkkonen, Nuutila, Törmä 2009, 35.)

Haastattelusta, kyselystä ja workshopista keräsimme aineistoa pyöräilijän verkkopalvelun jatkokehittelyyn. Tarkoituksena on hyödyntää verkkoa mahdollisimman paljon pyöräilyn tukemiseen. Pyöräilyverkkopalvelumme saisi aikaan omia medioita, joilla tavoittaa myös tavallisen pyöräilijän. Pyöräilijät ja kaupunki loisivat mielenkiintoista ja pyöräilyyn innostavaa sisältöä. Pyöräilypalvelun tarkoitus olisi tavoittaa monenlaisia pyöräilijöitä, jotka löytävät sivuilta haluamansa tiedot ja palvelut. Palvelussa vierailevat pyöräilijät voisivat ilmaista vahvoja tunteita puolesta ja vastaan verkkopalvelun sivuilla käsiteltävistä asioista. Kaupunki olisi mukana kehittämässä pyöräilevää kaupunginosaa, pyöräilijöiden lähialuetta. Toimivat hakurobotit edistäisivät sivujen löytymistä. Verkkopalvelusta tulisi saada laadukas, aktiivinen ja vuorovaikutuksen kohtaamispiste. (Isokangas & Vassinen 2011, 222)

Kehitystyössämme haluamme selvittää, miten verkkoa on parasta hyödyntää. Selvitämme myös, miten saamme verkkopalvelusta toimivan lähipyöräilijän kannalta. Miten linkitämme ristiin eri palveluja ja saamme ne toimimaan sujuvasti yhteen. Yritämme löytää mediat, joilla pyöräilijän verkkopalvelu saataisiin tunnetuksi.

Tarkoituksena on myös saada Vantaan kaupunki ja pyöräilijät sekä pyöräilyalalla toimivat yrittäjät luomaan kiinnostavaa sisältöä. Vantaalaiset lähipyöräilijät kirjoittaisivat tarinoita reiteistä ja mahdollisuuksista tutustua polkupyörällä lähiympäristöön. He kertoisivat hyvistä reiteistä ja levähdyspaikoista, kuvaisivat lähiympäristöä pyöräilijän kuvakulmista. Kaupunki voisi tarjota tietoa teiden kunnosta ja pyörien säilytyspaikoista. Kaupunginosaan voisi tutustua kaupungin tarjoamilla lähipyöräilyreiteillä. Vantaa tulisi esille pyöräilyn kaupunkina, joka ylläpitää pyöräilypalvelua.

4 Vaihe II: Yhteisöllisen verkkopalvelun suunnittelu

4.1 Yhteisöllisyys verkkopalveluissa

Tänä päivänä yhteisöllisyys on muuttunut paljon, enää ei ole suuria toisiinsa kiinteästi sitoutuneita kylä-, asuinalue- tai työyhteisöjä. Suurimmissa kaupungeissa osa ihmisistä elää enemmänkin irrallisempaa ja hektisempää elämää, kuin mitä heidän vanhempansa ovat aikoinaan eläneet. He eivät välttämättä ole kiinnittyneet tai sitoutuneet asuinalueisiinsa esimerkiksi useiden muuttojen, ulkomailla vietetyn ajan, harrastusten, ajan puutteen tai helpomman liikkuvuuden (auto, julkinen liikenne) vuoksi. Nykyään kuulutaan erilaisiin yhteisöihin esimerkiksi harrastusten, kiinnostusten, pelien tai yhteisöllisten toimintojen (esimerkiksi elokuvien tekemisen) mukaan.

Tänä päivänä välillä päivittäin ollaan yhteyksissä eri ihmisiin verkon kautta ja kuulutaan siellä erilaisiin yhteisöihin, jotka voivat olla esimerkiksi ammatillisia, harrastuksiin liittyviä, omien kiinnostusten ja aatteellisten tarkoitusperien mukaisia ryhmittymiä. Niihin liitytään ja erotaan vapaammin, jolloin yhteisöllisyys on keveämpää ja sitoutumattomampaa. Näihin ollaan Aron (2010) mukaan sitoutuneena eri asteisesti, joko ollaan sisäpiiriläisiä, vakituisia jäseniä, turisteja tai vieraita. Voidaan toimia myös pienempänä yhteisönä tai ryhmittymänä suuremman yhteisön sisällä, minkä esimerkiksi Facebook, MySpace, LinkedIn ja Ning mahdollistavat.

4.1.1 Yhteisöistä yksilöiden verkostoihin

Media ja teknologiavälitteinen kommunikointi modernisoivat yhdeltä osaltaan länsimaisten yhteiskuntien yhteisöelämän tapaa. Sosiologian klassikot olivat yksimielisiä siitä, että modernisaatio johtaa yksilöllisyyden kasvamiseen ja samalla yhteisöllisyyden heikkenemiseen. Tällöin he eivät halua sopeutua yhteisöllisen elämän yhdenmukaisuuden vaatimukseen. Erilaiset yhteisöt ja niiden tarjoama yhteenkuuluvuuden tunne on kuitenkin myös aikakautemme ihmisille arvokas asia, identiteetin lähde ja kaipuun kohde. (Aro 2010, 52–53)

Virtuaalisten yhteisöjen piirteiden ymmärtämisen välineeksi sopii myös sosiaalisten maailmojen teorial, joiden avulla voidaan jäsentää monenlaisia ja erityyppisiä post-traditionaalisia yhteisöllisyyden muotoja. Esimerkiksi tiettyjä aiheita käsittelevät

internetin keskustelupalstat täyttävät hyvin useat sosiaalisen maailman teorian kriteerit. Niihin kuuluu tyypillisesti pieni joukko sisäpiiriläisiä, jotka määrittelevät ja pitävät yllä käyttäytymisen normeja. Suurimman osan keskustelun puheenvuoroista tuottavat heidän lisäksi vakituiset jäsenet ja turistit. Vieraat lähinnä seuraavat satunnaisesti käytävää keskustelua. Yhteisöjen jäseninä yksilöt saavat vuorovaikutuskumppaneiltaan sitoutuneisuutensa ja osallistumisensa mukaan vaihtelevan määrän arvostusta. (Aro 2010, 53 – 54)

Netissä käytävään vuorovaikutukseen ei osallistuta kokonaisvaltaisina persoonina, vaan itsestä ja omasta sosiaalisesta statuksesta tuodaan vuorovaikutuskumppaneille esille yleensä vain niitä puolia, jotka ovat jotenkin yhteisön yhteisen kiinnostuksen kohteen kannalta tärkeitä. Henkilön luokka-asemalla, siviilisäädyllä tai koulutustasolla ei välttämättä ole merkitystä. Tällaisiin yhteisöihin on yleensä vapaa pääsy ja niistä voi halutessaan helposti irtautua. Sama henkilö voi osallistua moniin erilaisiin ja toisistaan erillisiin yhteisöihin vuorovaikuttamalla eri tasoisesti. Ihmisillä on halu keskustella asioista (sama kiinnostuksen kohde), kysellä tai antaa neuvoja ja rakentaa lojaalisuuteen perustuvia varsin merkityksellisiä suhteita. Välillä yhteisöjen vuorovaikutukseen kuuluu myös erimielisyyttä, ristiriitoja ja ryhmän sisäpuolisten ja ulkopuolisten välisen rajan määrittelyä. (Aro 2010, 53-54)

Barry Wellman (2007) on kehittänyt virtuaalimaailman sosiaalisten suhteiden tutkimiseen ”verkostoituneen individualismin” teoriaa. Teorian mukaan modernissa maailmassa yksilö on itse omien sosiaalisten suhteidensa aktiivinen rakentaja, jonka ei ole pakko tyytyä sosiaalisen asemansa ja statuksensa määräämiin tai antamiin sosiaalisiin suhteisiin sekä siteisiin. Teknologiavälitteinen viestintä mahdollistaa monimuotoisella tavalla hyvinkin erilaisia sosiaalisia suhteita. (Aro 2010, 54-55)

Wellmanin (2007) teoria perustuu laajaan empiiriseen yhteisötutkimukseen sekä internetiä koskevaan tutkimukseen. Wellman on havainnut jo 1970-luvulta lähtien tutkimuksissaan, että asuinpaikkaan ja naapuruuteen perustuva paikallinen yhteisöllisyys on menettänyt merkitystään länsimaisissa yhteiskunnissa. Yhteisö on yhä enemmän alkanut määrittyä ei-paikallisesti ja nimenomaan sosiaalisen siteen kautta. Useimpien ihmisten tärkeimmät yhteisölliset suhteet eivät muodostu heidän lähinaapureidensa kanssa, vaan jossain muualla asuvien ja elävien henkilöiden kanssa. Tämä on seurausta kasvaneesta alueellisesta liikkuvuudesta, yhä useampi henkilö muuttaa asuinpaikkaansa monta kertaa elämänsä aikana. (Aro 2010, 54-55)

Yhteisöllisten suhteiden ylläpito on siirtynyt enemmän kodin yksityiseen tilaan pois julkisista tiloista kuten ravintoloista ja kahvioista. Ihmiset viettävät suuren osan vapaa-ajastaan kotonaan tai töissään, mistä he ovat vuorovaikutuksessa ystäviensä ja tuttaviansa kanssa sähköisten kommunikaatiolaitteiden avulla. Länsimaiset tavat käyttää nykyaikaisia elektronisia viestintävälineitä – internetin sovelluksia ja älypuhelimia – ovat yksilöiviä ja yksilökeskeisiä. Samalla yhteisön luonne on muuttunut – kun esimerkiksi naapuruusyhteisöt ovat aiemmin olleet kotitalouksien sosiaalisia verkostoja ne ovat nyt yksilöiden sosiaalisia verkostoja. Tärkeisiin henkilöihin ollaan kontaktissa niillä välineillä, joilla se on helpointa. (Aro 2010, 54-55)

Empiirinen tutkimus on osoittanut, että useimmiten ihmiset muodostavat ja ylläpitävät sosiaalisia suhteita myös teknologiavälitteisesti sellaisten ihmisten kanssa, joiden kanssa he muutenkin ovat tekemisissä. Vain suhteellisen pieni osa internetin käyttäjistä käyttää sitä uusien suhteiden luomiseen. Lisäksi osa internetin kautta muodostuneista suhteista johtaa kasvokkain vuorovaikutussuhteisiin. Internetin monet palvelut toki antavat mahdollisuuden tutustua ennestään tuntemattomiin henkilöihin, mutta se ei ole vielä toiminut merkittävästi ensisijaisena kanavana muodostaa uusia sosiaalisia suhteita. (Aro 2010, 56.)

4.1.2 Tiivistyvä yksilöllistyminen ja sosiaalisuuden muuttuminen

Yksilöllistyminen voidaan nähdä modernisaatioon liittyvänä ilmiönä, joka voidaan nähdä usein ongelmallisena. Tätä ongelmaa pyritään käsittelemään tuomalla sen vastapainoksi puhetta yhteisöllisyydestä. Yhteisöt ja niiden elvyttäminen koetaan vastareaktionä irrallisuuden ja vieraantumisen kokemuksiin. Toisaalta voimme nähdä uudet yhteisöjen muodot pikemminkin yksilöllistymisen jatkeena, jossa ihmiset valitsevat ja kuluttavat yhteisöjäsenyyksiä osana elämäntapaprojektejaan. (Saastamoinen 2006, 62-63)

Yhteisön sijaan puhutaan uusista sosiaalisuuden muodoista, joita leimaa verkostomaisuus ja jaksomaisuus. Valinnan ja kuluttamisen logiikkaan perustuvassa sosiaalisuuden muodoissa ei ole pyrkimyksenä sitoutua pitkäaikaisesti tai syvällisesti ideologisiin tai arvoihin liittyviin pohdintoihin, jolloin mediavälitteiset ja internetin mahdollistamat sosiaalisuuden muodot ovat tulleet hyvin keskeisiksi. (Saastamoinen 2006, 62-63)

Uusia ryhmiä kuitenkin muodostuu eri aktiviteettiryhmien muodostuttua, koska ihmiset tarvitsevat siihen ryhmän yhteistä viestintäkanavaa. Tästä esimerkkinä opiskelija- tai projektiryhmien omat Facebook-ryhmät. Näissäkin ryhmissä toimintaan ajallinen sitoutuminen riippuu projektien kestosta ja ryhmäytymisen syyvyydestä.

Yksilöllistymiseen ovat vaikuttaneet yhteiskunnan rakennemuutokset, joissa perinteiset rakenteet kuten työ, koulutus ja perhe ovat kohdanneet voimakkaita muutoksia ja ihmisten toiminta on muuttanut tietoiseksi riskeistä, joita esimerkiksi ympäristön saastuminen ja teknologian monimutkaistuminen aiheuttavat. Tästä johtuen ihmisten on reagoitava jatkuvasti muutokseen sopeuttaen omaa toimintaansa ja omaa tulkintaansa elämästään. Refleksiivisyydellä tarkoitetaan tietoisien tarkkailevan ja toiminnallisen asenteen ottamista omasta elämästään sekä suhtautumisestaan elinympäristöön. (Elliott, Anthony & Lemert 2009, 74-75)

Ihmisillä on yhä enemmän tietoa yhteiskunnasta ja siihen vaikuttavista tekijöistä kohonneen koulutustason sekä kaikille elämänalueille levinneen asiantuntijatiedon takia. Yksilöllistyminen on nykyään institutionalisoitunut ja muuttunut rakenteelliseksi tilaksi. Enää ei voi katsoa mallia siitä, miten aikaisemmat sukupolvet ovat eläneet tai miten ympärillä olevat elävät. Jokainen joutuu muodostamaan oman elämäkertansa jatkuvilla henkilökohtaisilla muuttuvilla valinnoilla. Monille tämä voi merkitä vapautta, toisille taas musertavalta tuntuva pakkoa. (Elliott, Anthony & Lemert 2009, 74-75)

4.1.3 Verkkoyhteisöt ovat nuorelle sosiaalinen välttämättömyys

Internetin erilaiset sosiaalisen median palvelut ovat kasvattaneet suosiotaan nuorten (15–24 -vuotiaiden) ja nuorten aikuisten keskuudessa merkittävästi viime vuosina. He kokoontuvat myös yhteisöllisiin virtuaalipelimaailmoihin (esimerkiksi Battlefield 3, World of Warcraft ja Secondlife) tai jakavat kuva-, teksti- ja videosisältöjä (esimerkiksi Youtube, Digg, Flickr, Delicious, Facebook) tai tuottavat sisältöjä blogeihin, wikeihin ja podcasteihin. (Noppari, Uusitalo 2008, 142-143)

Nuorten mediakulttuuri on osallistuvaa (participatory culture), jossa ympäristö tukee omaa tuottamista, kynnys omien tuotosten julkaisemiseen on matala, toiminnalle on leimallista ryhmissä työskentely ja yhteinen ongelmanratkaisu. Internetin käyttö on kehittynyt kotisivukulttuurista yhteisökulttuuriin. Useimpia sosiaalisen median palveluita

pidetään yhteisöllisinä ja niihin kuuluvat eri tavoin rakentuvat henkilökohtaisten suhteiden verkostot. (Noppari, Uusitalo 2008, 142-143)

Tämän päivän audiovisuaalisuuden, verkostojen ja vuorovaikutteisuuden hallitsemassa kulttuurissa osallistuminen verkkoyhteisöihin voi olla nuorelle sosiaalinen välttämättömyys. On erikoisempaa olla kuulumatta kuin kuulua johonkin sosiaalisen median yhteisölliseen palveluun. Lehtovirran ja Räsänen mukaan verkkoyhteisöihin kuuluminen voi ollakin tämän päivän nuorille miltei yhtä tärkeää kuin perheeseen kuuluminen ja verkkoyhteisöt voivat olla nuorille yhtä voimakkaita psykologisia kiintopisteitä kuin perinteiset kaveriryhmät. (Lehtovirta ja Räsänen 2010, 143-144)

Nuorten ja vähän vanhempienkin verkkoyhteisöissä toimimisen motiivi on sosiaalinen. Verkkotilojen sosiaaliset funktiot hahmottuvat kahdelta suunnalta: yhtäällä ne mahdollistavat jo olemassa olevien kaverisuhteiden ylläpidon ja syventämisen – tällainen yhteydenpito tapahtuu yleensä tiloissa, joissa esiinnyttään tunnistettavan profiilin kautta. Anonymiteetin mahdollistavat tilat auttavat taas irrottautumaan lähipiiristä ja etsiytymään uusiin vuorovaikutustilanteisiin. Nuoret hakevat verkon yhteisöllisistä tiloista omia vertaisryhmiään ja samalla vanhemmista vapaata vyöhykettä ja autonomiaa. (Noppari, Uusitalo 2008, 143-145)

Sosiaalisen median yhteisöt edustavat nuorten elämänpiirissä usein niin sanotusti neljättä toimintatilaa. Länsimaisen nuorisotutkimuksen mukaan kolme ensimmäistä nuorten toiminnan sfääriä ovat perinteisesti perhe, koulu ja vapaa-aika. Vaikka mediatilatkin ovat usein vapaa-ajan vieton paikkoja, niille on leimallista neljänsille tiloille tyypillinen kontrolloimattomuus, jolloin ne ovat toimintaympäristöjä, joihin aikuisilla tai vanhemmilla ei ole vapaata pääsyä. (Noppari, Uusitalo 2008, 143-145)

Verkko mahdollistaa nuorille yhteyden kodin ulkopuoliseen maailmaan omasta huoneesta käsin kotiintuloaikojen jälkeenkin. Internetin yhteisöpalvelut tarjoavatkin areenan nuoren tärkeisiin kehitystehtäviin, jotka ovat identiteetin etsiminen ja testaaminen, seurustelu vastakkaisen sukupuolen kanssa sekä irtiotto vanhemmista. Verkkoyhteisöt toimivat nuorille sosiaalisen pääoman hankinnan paikkana. Etenkin julkisille käyttäjäprofiileille perustuvat yhteisöt ymmärretään eräänlaisena näyttämönä ja julkisena peilinä, jossa nuori on esillä toisten havainnoinnin kohteena. Toisten profiilien, verkostojen ja valintojen tarkastelu kertoo nuorelle, millainen kirjoittelu,

esilläolo ja toiminta ovat hänen vertaisryhmässään sosiaalisesti hyväksyttyä ja kannattavaa. (Noppari, Uusitalo 2008, 143-145)

4.2 Sosiaalinen media ja verkkopalvelut

”Internet on kehittynyt teknologisesta tiedon haun työkulusta sosiaaliseksi ja yhteisölliseksi mediaksi, joka on tavallisten ihmisten näkökulmasta helposti lähestyttävä ja jossa tiedon haun lisäksi vietetään aikaa, tehdään ostoksia, tavataan ihmisiä ja viihdytään” (Salmenkivi ja Nyman 2007 29).

Sosiaalinen media (social media) on internetin palveluita ja sovelluksia, joissa käyttäjät kommunikoivat ja luovat omaa sisältöä. Sosiaaliselle medialle ei ole vakiintunutta määritelmää, vaikka itse käyttö on yleistynyt nopeasti muun muassa kansalaismediassa ja opetuksessa. Sosiaalisella tarkoitetaan yleensä ihmisten välistä kanssakäymistä ja medially viestintää kanaviin, joiden myötä sitä jaetaan ja välitetään. Sosiaalinen media eroaa perinteisestä joukkoviestinnästä muun muassa siinä, että käyttäjät ovat vastaanottajia ja he voivat samalla kommentoida, tutustua toisiin, merkitä suosikkeja, jakaa sisältöjä jne. Toiminta tuottaa lisää sosiaalisuutta, verkottumista ja yhteisöllisyyttä. (Jyväskylän yliopisto 2013)

Sosiaalinen media -termin otti ensimmäisenä esille Chris Shipley vuonna 2004. Termiä käytettiin 2004 O'Reilly Blog On -konferenssissa. Termiä käytetään kuvaamaan web-palveluja, joiden sisällöstä suurin osa on lähtöisin palvelujen käyttäjiltä tai muilta sivustoilta. Sivustojen avulla on rakennettu sosiaalisia verkostoja ja erilaisia yhteisöjä. Web 2.0:aa voidaan pitää internetiin liittyvänä uutena liiketoimintamallina, jossa yritykset ja yhteisöt tuottavat palveluita valmiiksi. (Wikipedia 2013 A)

Sosiaalisella medially viitataan Janne Matikaisen (2008) mukaan median ja internetin kehitysvaiheeseen, jossa sisällöntuotanto hajautuu ja käyttäjät tuottavat yhä enemmän sisältöä. Sosiaalisella medially tarkoitetaan monimuotoisia ja vuorovaikutteisia verkkoympäristöjä, joissa käyttäjät tuottavat sisältöjä. Olennaista on, että sisällöt tuotetaan tai ainakin jaetaan yhteisöllisesti, esimerkkeinä Wikipedia, Facebook, YouTube ja blogit. (Matikainen 2008) Sosiaalisen median ilmiöstä käytetään myös web 2.0:n tai jo 3.0:n, vertaismedian, vertaisverkon, sosiaalisen webin ja osallisuusmedian nimityksiä (Matikainen 2008; Sirkkunen 2004) (Kangaspunta 2011, 29.)

Hintikka viittaa sosiaalisella medially sekä yksittäisiin internet-palveluihin ja -työkaluihin, mutta myös kokonaisuuteen, mitä ja millä tavoin näillä välineillä tehdään – yhteisöllisesti, kuten avoin tietosanakirja Wikipedia toimii. Sosiaalisia verkostopalveluita luonnehtii myös se, että osa palveluista painottaa sosiaalisuutta (kuten Facebook, MySpace), osa sisältöjen jakamista (kuten Flickr, YouTube) ja osassa nämä yhdistyvät saumattomasti (kuten Jaiku, Qaiku, Twitter, Wikipedia). (Hintikka 2008)

You Tube -, MySpace -, Facebook- , IRC-Galleria ja Second Live -internetpalvelut ovat luoneet vahvempia edellytyksiä internetin erilaisten käyttäjäyhteisöjen muodostumiselle ja sosiaalisen median sovellusten verkostoituneelle käytölle. (Ihanainen, Kalli ja Kiviniemi 2011, 128.)

Joukkoviestinnän seuraaminen on yleisimpiä internetin verkkomedian käyttötapoja. Sanomalehdet ja televisiokanavat eli perinteiset mediat ovat ottaneet internetin käyttöönsä yhtenä uutisten ja artikkeleiden jakelukanavana. Internetissä uutiset ja artikkelit saavat oman viestintämuodon. Uutta sisältöä syntyy, kun uutisia esimerkiksi voidaan kommentoida. Näin toimivat myös pelkästään verkossa olevat mediat ja erilaiset portaalit. Siellä usein pienempi tekijäjoukko tuottaa ammattimaisesti toimitetun sisällön yleisölle. Toimitettuun aineistoon lisätään niistä käytävä verkkokeskustelu, toimituksen ulkopuolelta tulleet kolumnit ja niistä käytävä keskustelu. Myös perinteiset joukkoviestimet ovat netissä ottaneet nämä sosiaalisen median toiminnot eri tavoin käyttöönsä. (Tilastokeskus 2013 A)

Internet muokkaa mediasisältöjen tuottamista, jakelua ja kuluttamista. Tämä tarkoittaa myös uusia toimintoja, joihin voidaan viitata sosiaalisen median käsitteellä. Internet tarjoaa periaatteessa kaikille mahdollisuuden tuottaa ja julkaista tekstejään, kuviaan tai musiikkiaan. Osa tästä tuotannosta on organisoitunut yhdessä (esimerkiksi wikipediat) ja osa yksin tehtäväksi (esimerkiksi oma blogi). Ehkä suosituin, helpoin ja nopein tapa tuoda ajatuksiaan julki on osallistuminen keskustelufoorumeilla käytävään monenkirjavaan keskusteluun. Toisaalta osa uudenlaisesta sisällön tuotannosta tapahtuu uusissa sosiaalisissa medioissa kuten verkkoyhteisöissä ja erilaisissa sisällön julkaisupalveluissa (Youtube, flickr...), jotka toimivat medioita enemmän käyttäjiensä varassa, mutta jotka toisaalta rahoittavat toimintaansa mainostuloilla perinteisten medioiden tapaan. (Tilastokeskus 2013 B)

Verkkopalvelulla tarkoitetaan tietojärjestelmän internet-verkkoon antamaa palvelua. Näin organisaatio antaa palveluja sidosryhmälle, työntekijöille ja netissä surffaajille. Verkkopalvelulla tarkoitetaan myös palvelimen verkkoon tarjoamia palveluja, englanniksi network service. Verkkopalvelu voidaan myös määritellä internetissä olevaksi multimedia- tai sisältökokonaisuudeksi.

Verkkopalveluja voidaan rinnastaa www-sivustoiksi, jolloin voidaan sanoa, että ne ovat tietyn ryhmän tai organisaation tuottamia sekä tiettyjä aiheita käsitteleviä ja siten selkeään kokonaisuuden muodostavia www-sivujen joukkoja. Verkkopalvelua voidaan kutsua verkkosivustoksi, www-sivustoksi, www-sivuiksi, webbisivuiksi, internet-sivuiksi, internet-sivustoksi, nettisivustoksi, nettisivuiksi, kotisivuiksi.

Kaikkien yritysten verkkosivustoista voidaan käyttää nimitystä verkkopalvelu. Yritysten sisäisistä verkkopalveluista kutsutaan intranetiksi ja rajatulle kohderyhmälle tarkoitettua verkkopalvelua kutsutaan taas extranetiksi. Verkkopalvelun määrittelyä voidaan tarkentaa listaamalla muita verkkopalveluille ominaisia piirteitä, joita voivat olla esimerkiksi:

- verkko-osoite, joka ilmaisee palveluntarjoajan nimen tai palveluntarjoajalle rekisteröidyn nimen
- sisällöntuottajat ja sisällöntuotannosta vastaava taho
- maailmanlaajuinen tai kohdennettu yleisö
- reaaliaikainen saavutettavuus
- mahdollisuus vuorovaikutteisuuteen.

Termiä "verkkopalvelu" ei saa sekoittaa termiin "Web Services"; edellisellä viitataan ihmisille tarjottuun palveluun, kun taas jälkimmäisellä tarkoitetaan Web-teknologialla toteutettua ohjelmointiteknistä palvelurajapintaa. (Webopas 2013)

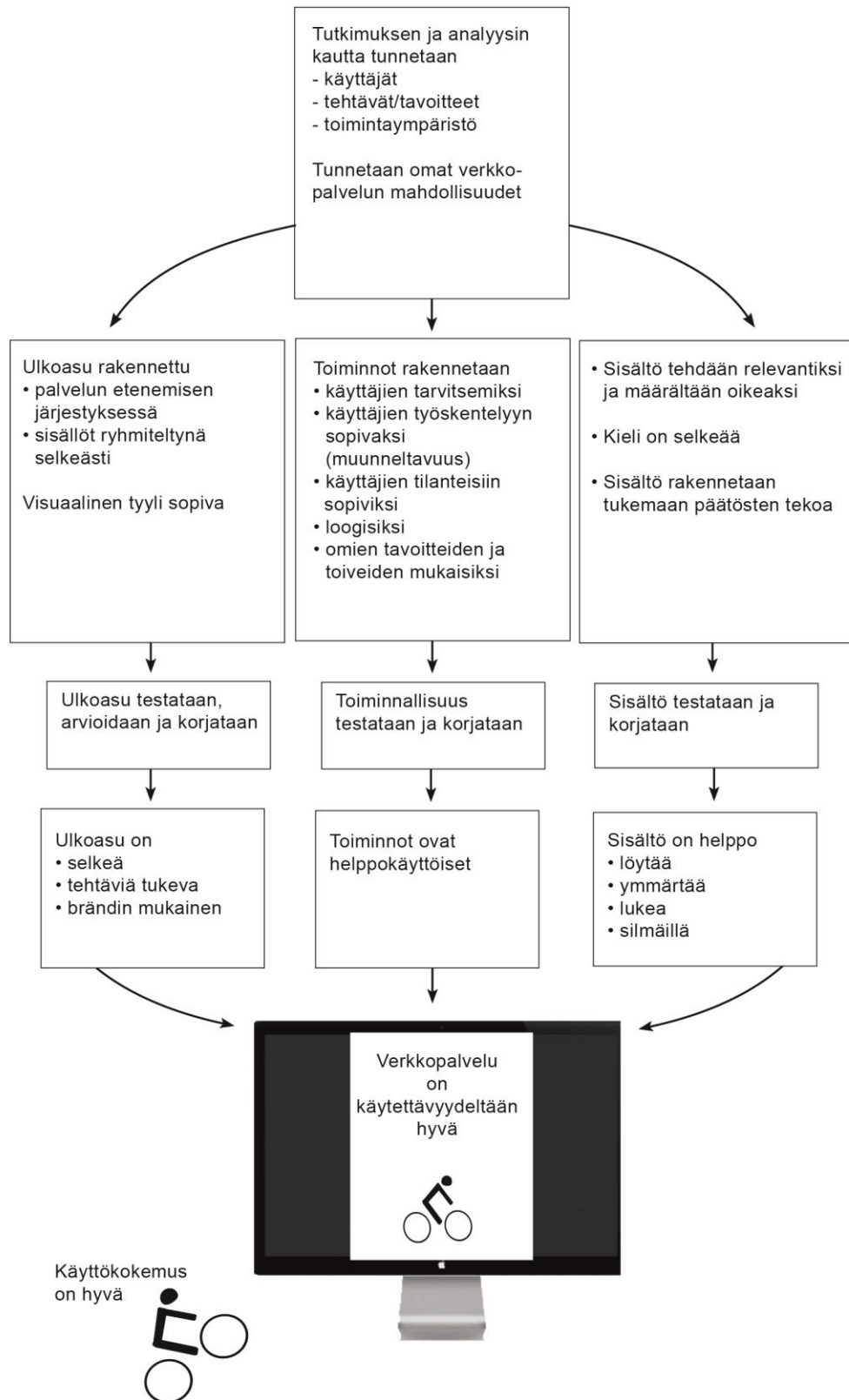
4.3 Verkkopalvelun suunnittelu

Verkkopalvelu on Safferin (2007) mukaan *sähköisessä verkossa oleva joukko aktiviteetteja, joiden käyttö tuo lisäarvoa käyttäjälle*. Ihmisten toimintaympäristö on arkipäiväisesti muuttunut fyysisestä ympäristöstä netin kautta toimiviin verkkoihin, jolloin tietoja sekä palveluja välitetään, tuotetaan ja tarjotaan verkkojen välityksellä (hyötypalvelut). Tai tuotetaan viihtymis- ja elämyspalveluja, kuten esimerkiksi erilaiset yhteisöt, pelit, video- ja musiikkisivustot. Verkkopalvelut voivat olla staattisia (sisältö

säilyy samanlaisena pitkään) tai dynaamisia (toiminnallinen sisältö muuttuu käyttökertojen välillä). Verkkopalvelu voi olla operatiivinen palvelu eli verkkosovellus (esimerkiksi verkkopankki), jolloin sen sisältö on toiminnallista. Verkkosovellukset ovat toimintalogiikaltaan monimutkaisempia ja vuorovaikutteisempia kuin verkkosivut. Verkkosivustoilla voi olla sekä informaatio-osioita että toiminnallisia osioita. (Sinkkonen, Nuutila ja Törmä 2009, 25-26) Pyöräilijän verkkopalvelumme rakentuu Kivistön alueen käyttäjien tarpeiden mukaan kevyeksi ja helppokäyttöiseksi.

4.3.1 Verkkopalvelun käytettävyys ja käyttäjäkeskeisyys

Käytettävyys on ISO 9241–11 -standardin mukaan mittari, jolla mitataan, kuinka käyttökelpoinen, tehokas ja miellyttävä tuote on käyttää oikeassa käyttöympäristössään, kun käyttäjinä ovat sen omat käyttäjät. Määritelmä ei kerro mitään sen helppokäyttöisyydestä eikä opittavuudesta, vaikka ne ovat käytettävyyden tavallisimmat synonyymit. Palvelun helppokäyttöisyys, opittavuus sekä virheetön käyttö ovat tehokkuutta. Verkkopalvelun käytettävyys saavutetaan (Kuvio 25), kun kaikki palvelun osatekijät on tehty tarkasti ja ne lokahtavat omalle paikalleen osaksi johdonmukaista ja hallittua kokonaisuutta ja kun ne sopivat kyseisen palvelun käyttäjille ja siihen tarkoitettuun käyttöympäristöön ja tehtävään, joihin verkkopalvelu on suunniteltu. (Sinkkonen ym. 2009, 20.)

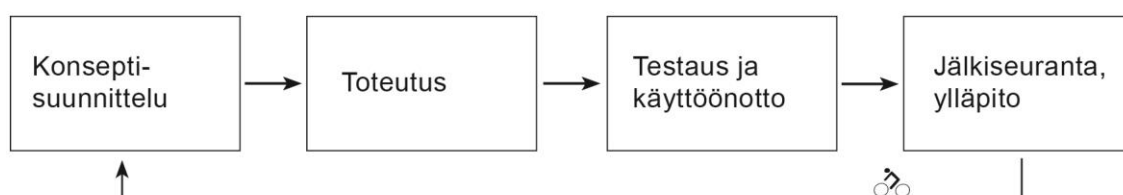


Kuvio 25. Verkkotuotteen käytettävyyteen vaikuttavia asioita Sinkkosta mukaillen.

Verkkosivujen käyttökokemus tulee sen sisällöstä, sisällön omaksuttavuudesta, sisällön merkittävyydestä käyttäjälle, asioiden löydettävyydestä, terminologiasta, visuaalisesta ilmeestä sekä monesta muusta muuttuvasta tekijästä. Käyttäjän odotukset ja kokemusmaailma vaikuttavat palvelun käyttökokemukseen. Tavoitteena on saada käyttäjä käyttämään palvelua ilman, että käyttäjä huomaa edes sovellusta vaan keskittyy työskentelyyn sen avulla. Tällöin on pyrittävä siihen, että käyttäjällä ei tule olemaan negatiivisia käyttökokemuksia, jotka ovat estäneet tuotteen sujuvaa käyttöä. (Sinkkonen ym. 2009, 23–24)

Käyttäjäkeskeisessä suunnittelussa otetaan huomioon tuotteen tai palvelun käytettävyys ja hyvä käyttäjäkokemus. Tällöin otetaan huomioon myös liiketoiminnalliset tavoitteet sekä sen nykyiset ja tulevat käyttäjät. Asiakkaat äänestävät jaloillaan, jos palvelu ei toimi. Tuotteen tai palvelun toimimattomuus vaikuttaa tekijän maineeseen, laadukkuuteen, kilpailuetuun, tehokkuuteen, luotettavuuteen, työhyvinvointiin, aikatauluihin, prosessin ennustettavuuteen, budjettiin, voittoihin sekä rahaan. (Sinkkonen ym. 2009, 27–30)

Verkkopalvelun kehittäminen käyttäjäkeskeiseksi kaksivaiheisesti (Kuvio 26). Verkkopalvelussa kannattaa tehdä ensin käyttöliittymä (konsepti), joka testataan ja parannellaan toimintakuntoon, ja vasta sen jälkeen tehdään käyttöliittymän takana olevat kerrokset. (Sinkkonen ym. 2009, 31.)

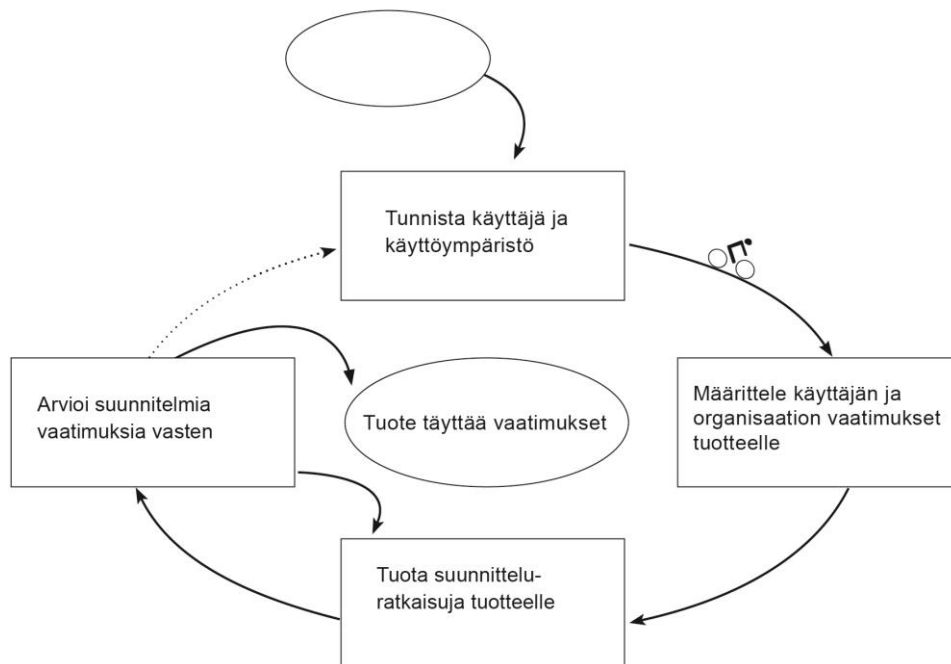


Kuvio 26. Verkkopalvelun kehittämisen kokonaisprosessi (Sinkkonen ym. 2009, 31)

4.3.2 Käyttäjäkeskeisiä menetelmiä verkkopalvelun suunnittelussa

Hyvän verkkopalvelun suunnittelussa otetaan selvää millaisia sen varsinaiset käyttäjät ovat, mitä he tuotteella tai palvelulla tekisivät ja miten sekä millaisessa ympäristössä he

toimisivat. Tätä taustaa vasten toteutetaan tuote, jota sitten testataan useaan otteeseen. Palvelu tai tuote perustuu käyttäjätutkimuksiin ja liiketoiminnallisiin tavoitteisiin, varsinkin silloin kun tuote on tulossa käyttöön kaupallisiin tarkoituksiin. Käyttäjäkeskeisen suunnittelun perusidea (Kuvio 27) on kerrottu standardissa ISO 13407. (Sinkkonen ym. 2009, 33–34)



Kuvio 27. Käyttäjäkeskeisen tuotekehityksen idea, jota Sinkkonen on muokannut hivenen standardista ISO 13407. (Sinkkonen ym. 2009, 34)

Suunnittelua vievät vaihe vaiheelta vastuullisesti eteenpäin prototyyppien ohella Sinkkosen (2009) mukaan seuraavat menetelmät, joita voidaan käyttää tarpeen vaatiessa hyväksi. Näiden menetelmien käyttö on helppoa ja ne täydentävät perinteisimpiä menetelmiä.

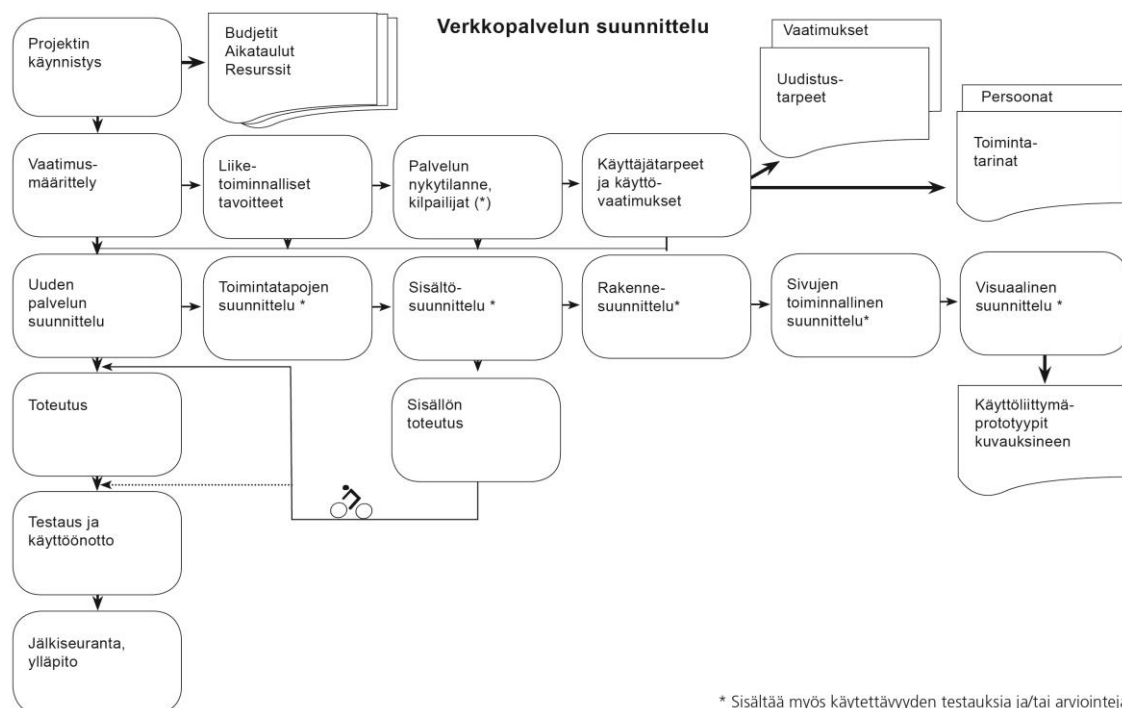
- *Persoonat*, jotka on saatu käyttäjätutkimuksissa tai tehty aiemmin. He ovat käyttäjäryhmien tiivistelmiä, todellisia käyttäjien edustajia.
- *Skenaariot* eli tarinat, joita ovat toimintatarinat ja käyttötarinat. Toimintatarinoissa kerrotaan, miten käyttäjä toimii ennen uutta järjestelmää. Käyttöskenaarioissa kerrotaan, miten toimitaan uutta verkkopalvelua käyttäen.
- *Kuvatarina* eli story boardia voidaan käyttää verbaalisten tarinoiden sijaan tai täydentävänä. Niissä kuvataan sarjakuvamaisesti, miten vanhan/uuden tuotteen kanssa toimitaan.
- *Seinätaulutekniikat*
- *Korttilajittelu*

Verkkopalvelun käyttöliittymän suunnittelun periaatteita Sinkkosen mukaan ovat esimerkiksi palvelun navigoinnin selkeys, jolloin käyttäjän pitää tietää aina missä hän on ja mitä hän voi siinä tehdä sekä mihin siitä voi päästä tai palata takaisin (murupolku). Tämä on aina testattava. Palvelun pitää olla käyttäjälle helppokäyttöinen. Palvelu rakennetaan iteratiivisesti eli tehdään prototyyppejä, jotka testataan ja korjataan tarvittaessa. Toisena vaihtoehtona on pyytää asiantuntijalausunto palvelun rakenteesta. (Sinkkonen ym. 2009, 35–37)

Palvelujen suunnitteluratkaisujen pitää olla yhtenäiset ja johdonmukaiset. Palvelussa pitää olla vain ne toiminnot, joita sen käyttäjät tarvitsevat. Tämä voidaan selvittää käyttäjätutkimuksen avulla. Jokainen ylimääräinen toiminto tai muu asia heikentää tuotteen käytettävyyttä ja voi tehdä siitä sekavan. Palvelussa käytettävien termien tulee olla käyttäjän käsitemaailmasta tai ne pitävät liittää siihen. Käsitekartta tulee tehdä käyttäjätutkimuksen yhteydessä, jolloin testataan kaikki avaintermit sekä muut sanat, joiden voi epäillä olevan käyttäjälle epäselviä. Palvelussa pyritään selittämään termit, jos siinä ei voi käyttää arkipäivän kieltä tai käyttäjän kieltä. (Sinkkonen ym. 2009, 35–37)

Palvelun visuaalisen suunnittelun pitää tukea tärkeiden asioiden havaitsemista niiden oikeassa järjestyksessä ja auttaa käyttäjää tulkitsemaan käyttöliittymää oikein. Palvelun tulee tukea tarpeen mukaan sekä hierarkista sukeltavaa että prosessimaista työskentelytapaa. (Sinkkonen ym. 2009, 35–37)

Käyttöliittymäsuunnittelua voidaan tarkastella myös prosessina, jossa suunnittelumalli on vaiheittainen ja iteratiivinen sekä monisäikeinen (Kuvio 28). Olemme muokanneet kuvion projektiimme sopivaksi Sinkkosta mukaillen. (Sinkkonen ym. 2009, 35–40)



Kuvio 28. Verkkopalvelun suunnittelu (Sinkkonen ym. 2009, 40)

4.3.3 Responsiivinen suunnittelu

Tänä päivänä ongelmana on se, että jokaisella älypuhelimella tai tietokoneella valmistajalla on oma alustansa ja käyttöjärjestelmänsä (Android, IOS, Windows Phone, Symbian, Meego, MacOSX, Windows, Linux...). Alusta tulee tehdä sellaiseksi, että se toimii yleisimmin käytettävillä laitteilla/alustoilla eli monimediaaliseksi (responsiiviseksi).

Verkkopalvelu tai verkkosivu on väline, jonka avulla palvellaan eri välineillä asiaan perehtyvää käyttäjää. Verkkopalvelun käyttäjä saattaa käyttää älypuhelimiaan, tablet-laitetta, pienellä näytöllä varustettua kannettavaa tai perinteistä pöytäkoneetta. Haasteena on tarjota kuhunkin näkymään räätälöity hyvin toimiva viesti. (Responsive design)

Responsive design tarkoittaa verkkosivujen ja verkkopalvelujen suunnittelua eri laitteiden rajoitteiden mukaan (eli mukautuva verkkosuunnittelu tai mukautuva suunnittelu). Siinä missä pöytäkoneelle näkyy koko sivu, näyttää älypuhelin vain kaikkein tärkeimmät toiminnot. Se nostaa olennaisimmat asiat verkkopalveluissa helpoiten saavutettaviksi ja tekee kävijälle kokemuksen harkitusti rakennetusta

verkkosivustosta. Se varmistaa, että kävijät pääsevät toteuttamaan verkkopalvelulle asetettuja tavoitteita. (Responsive design)

Mobiiliapplikaatio on taas erikseen älypuhelimeen tai tablet -laitteeseen ladattava sovellus, joka voi olla itsenäinen ohjelma kuten esimerkiksi peli, verkkopankkiliittymä, valokuvaussovellus tai kuvapankki asiakkaiden kuvista jne. (Responsive design)

Samaa verkkosovellusta tai verkkosivua voi siis käyttää huolimatta siitä, onko käyttäjällä kännykkä, tabletti tai kannettava tietokone. Responsiivisen sovelluksen tekeminen on mahdollista käyttäen HTML5-kuvauskieltä ja CSS3-tyylimäärittäjiä. Responsiivisessa designissa käytetään hyödyksi esimerkiksi joustavia ruudukkoja (flexible grid) ja CSS3:n media queryjä (CSS3 moduuli mahdollistaa sisällön esityslaitteisiin mukautuvat edellytykset). (Leiniö Timo 2012)

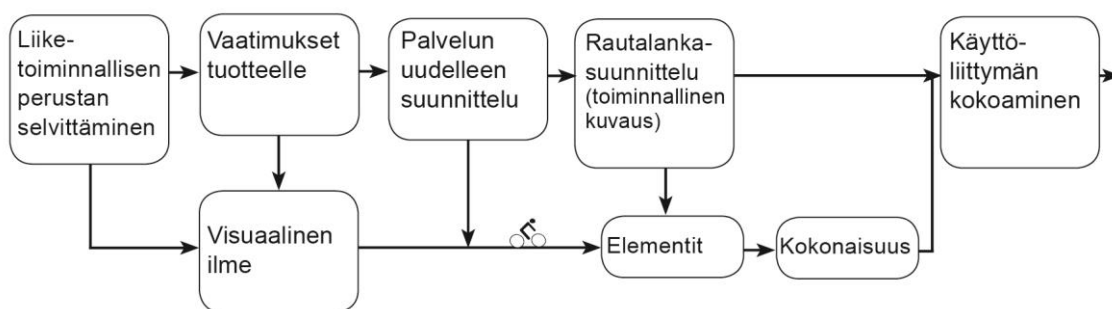
Responsiivisen suunnittelun perimmäisenä tarkoituksena voi siis nähdä tavoitteen luoda yhdellä alustalla käytettävyydeltään hyvät näkymät erilaisiin käyttötarkoituksiin. Responsiivinen suunnittelu on vielä nuori ja standardoimaton joukko tapoja toteuttaa monessa eri ympäristössä käytettävästi toimiva verkkopalvelu. Termi, joka tulee joskus esille responsiivisen designin yhteydessä, on mobile first, joka viittaa tapaan suunnitella verkkopalvelu sen pienimmän yhteisen nimittäjän eli mobiililaitteen mukaan. (Leiniö Timo 2012) Lopullisessa verkkopalvelussamme joudumme päättämään myös tämän. Eli lähdetäänkö palvelun rakenne suunnittelemaan puhelimen käytettävyyden mukaan.

Käytettävyyssuunnittelu on osaltaan kompromisseja erilaisia käyttäjäryhmien tarpeita varten, osaltaan sisällön ja rakenteen kyseenalaistamista. Kokeilemalla ja toistamalla päästään hyviin lopputuloksiin, joita voidaan oikeilta kävijöiltä analytiikkatyökaluihin jäävän jäljen mukaan parantaa. (Responsive design)

Hakukoneoptimointi on arkkitehtuurin, sisällön ja teknologioiden yhdistämistä ja muokkaamista hakukoneita miellyttävään muotoon. Ottamalla tämä tekemisessä huomioon saadaan verkkonäkyvyys kuntoon ja huolehditaan, että oikeat henkilöt löytävät sujuvasti oikeaan osoitteeseen. (Responsive design)

4.3.4 Visuaalinen suunnittelu

Verkkopalvelussa **visuaalinen käytettävyys** näkyy käyttäjälle palvelun sisällön esittämisessä. Ulkonäön pitää auttaa käyttäjää huomaamaan, jäsentämään ja ymmärtämään asiat, jotka pitää huomata käyttäessään palvelua. Toisena tehtävänä on välittää käyttäjälle halutunlainen sivujen kokonaisilmeeseen liittyvä viesti, jossa näkyy palvelun brändi, kokonaisilme, tunnelma ja persoonallisuus. Lopullista visuaalista ilmettä (Kuvio 29) päästään suunnittelemaan vasta kun informaatioarkkitehtuuri on suunniteltu ja tiedetään sen rakenne eri elementteineen. (Sinkkonen ym. 2009, 242–243)



Kuvio 29. Visuaalinen suunnittelu kokonaisprojektissa. (Sinkkonen ym. 2009, 243)

Visuaalisen suunnittelun kokonaisilme syntyy väreistä, saman sukuisista muodoista, yhtenäisestä ja säästeliästä typografiasta. Käyttäjän on tunnistettava verkkopalvelusta yhteisönsä (identiteetin) ja mitkä ovat sen arvot, vahvuudet sekä erityisosaamiset. Yrityksen tai yhteisön tarinan, mihin se on menossa/ päämäärä (perimä ja visio) sekä käyttäjien odotukset, vaatimukset että tavoitemielikuvat. Sivustojen yksi vaikein selitettävä ominaisuus on sen persoonallisuus, joka rakennetaan suurelta osin tekstien avulla, mutta käyttäjä tulee havaitsemaan sen sivujen visuaalisesta ilmeestä. Tähän vaikuttaa kuvitus, asioiden sijoittelu, sommittelu ja ryhmittely, elementtien tyyli sekä kaikki mitä sivuilla on. Tyhjä tila elementtien ympärillä korostaa niiden tärkeyttä ja tiheällä elementtien sommittelulla taas vähennetään niiden merkitystä. (Sinkkonen ym. 2009, 250–252)

Värit vaikuttavat suuresti palvelun visuaaliseen ilmeeseen ja luovat tunnelmia. Tausta väreinä ovat parhaat kylmät, murretut ja vaaleahkot värit. Mitä pienempi tummuus-contrast on tekstin ja taustan välillä, sitä suurempi kirjasinkoon on oltava. Värien kokemiseen vaikuttavat käyttäjien ikä ja heidän aikaisemmat kokemuksensa sekä

kulttuuri, muoti, trendit ja vuodenajat. Palveluiden suunnittelijoiden on tunnistettava tulevien käyttäjien taustat, jolloin voidaan minimoida toimimattomia väriratkaisuja. Hallittu ja suppea väripaletti toimii varmemmin ja tyylikkäämmin. Apuna voi käyttää myös eri väriharmonioita kuten lähiväri-, vastaväri-, yksiväri- ja valööriharmoniaa. (Sinkkonen ym. 2009, 253–254)

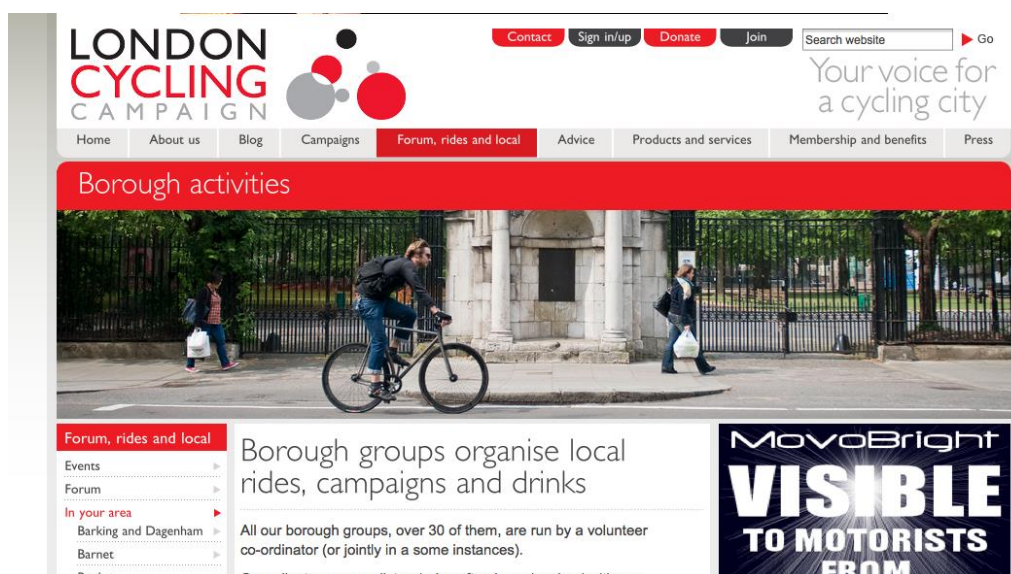
Palvelujen luettavuuteen vaikuttaa typografia, joka on kirjasintyyppien ja -kokojen valintaa sekä tekstin asettelua pinnalle. Kirjasintyyppinä käytetään antiikva- (päätteellinen/ esimerkiksi New Times New Roman) ja groteski-tyyppejä (päätteetön/ esimerkiksi Arial). Näistä päätteetön Arial toimii parhaiten verkossa. Vältä kursiivia ja alleviivaa vain linkit. Eri kirjasintyyppejä palvelussa voivat olla vain ylä- ja alaotsikot, leipäteksti, valikot, muut linkit ja 1-2 muuta tämän päälle. Kuvat havainnollistavat asioita, luovat palveluun ilmettä ja toimivat katseen kohdistajina ja kertovat tarinoita. Tilannekuviin on hyvä lisätä kuvateksti, jotta ne tulkittaisiin oikein. Typografia on voimakas visuaalinen elementti, jolla voidaan luoda hierarkia sivustoille. Sivustoille on luotava hyvin selkeä rakenne, viesti sekä ilme. (Sinkkonen, Kuoppala, Parkkinen ja Vastamäki 2006, 124–134)

5 Pyöräilijöiden verkkopalveluja Englannissa, Ruotsissa ja Suomessa

Teimme vertailua (benchmarking) eri pyöräilyverkkopalveluista Englannissa, Ruotsissa ja Suomessa. Etsimme näiltä sivuilta ansaintalogiikan esimerkkejä ja miten siellä lähestytään pyöräilijöitä. Etsimme myös palveluja, joita pyöräilijät tarvitsevat etsiessään reittiopastusta ja aikatauluja. Tutkimme millaisia palveluja pyöräilijän verkkopalvelut tarjoavat. Teimme havaintoja eri sivustojen käytettävyydestä. Vertasimme omia ideoitamme muiden sivustoihin ja haimme myös toimintoja sekä palveluja, joita meidän verkkopalvelu voisi tarjota tai olla tarjoamatta.

5.1 London Cycling Campaign –järjestö ja LondonCyclist –sivut

Järjestö (London Cycling Campaign) kertoo olevansa yksi pyöräilijöiden ääni Lontoossa (Kuvio 30). Se haluaa olla tekemässä parempaa pyöräilykaupunkia. Lontoon pyöräilykampanja -järjestö on rekisteröity hyväntekeväisyysjärjestö, joka on aktiivisesti edistänyt pyöräilyä vuodesta 1978. Siinä toimii lähes 12 000 jäsentä. Aktiivisia ryhmiä löytyy kaikista Lontoon 33 kaupunginosasta. Järjestöllä on 15 työntekijää. Sivuilta löytyvät 33 kaupunginosan sivut pyöräilypalveluineen. Järjestö toimii julkisella tuella, hyväntekeväisyyslahjoituksin ja vapaaehtoistyöntekijöiden avulla. (London Cycling Campaign 2013 B)



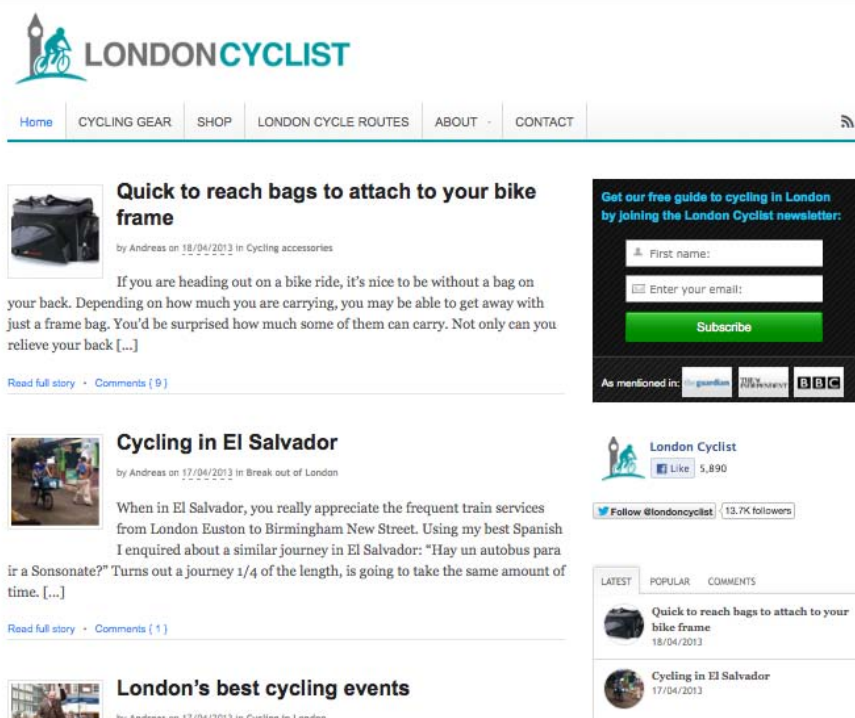
Kuvio 30. Kuva London Cycling Campaign –selkeät sivut. (London Cycling Campaign 2013 A)

London Cycling Campaign -sivustolla on iso kannattajakunta. Sivut ovat selkeät ja niissä on helppo liikkua. Sivuston ansaintalogiikka on hyväntekeväisyyslahjoitukset ja vapaaehtoisuustyö. Suomessa ei varmaankaan hyväntekeväisyyslahjoitukset toimi. Vapaaehtoisuutta saadaan yhteisöllisyyden kautta. Meidän verkkopalvelun yksi tukija voisi olla kaupunki (Vantaan tavoitehan on olla pyöräily-ystävällinen kaupunki), joka tarjoaisi pyöräilyverkkopalvelun, jossa asukkaat ylläpitäisivät sivustoa kaupungin kanssa. Se voisi olla kaupungin yksi viestintäkanava lähialueen asukkaille.

LondonCyclist -sivut (Kuvio 31) tarjoavat pyöräilijöille tietoa pyöräilystä Lontoossa ja muualta maailmasta. Pyöräilijä voi tilata uutiskirjeen sähköpostiosoitteeseensa. Verkkosivustolla on noin 6000 rekisteröitynyttä käyttäjää. Sivut tarjoavat uutiskirjeitä pyöräilijöille. Uutiskirjeet ja sivut tarjoavat artikkeleita pyöräilystä Lontoossa. Pyöräilyyn innostetaan myös pyöräilijöiden vinkkien, ideoiden ja tarinoiden avulla. (Londoncyclist 2013 A)

Blogeja ylläpitää lontoolainen "Andreas", joka lähettää uutiskirjeitä pyöräilijöille, jotka ovat sivujen jäseniä. Sivut käyttävät affiliate-linkkejä verkkokaupassa. Affiliate-markkinointi (affiliate marketing) eli kumppanuusmarkkinointi on tulospohjainen markkinointimuoto, jossa maksetaan vain toteutuneista tavoitteista. Tavoite voi olla esimerkiksi verkkokaupan ostotapahtuma, rekisteröityminen verkkopalveluun, yhteydenottopyyntö tai uutiskirjeen tilaus. Affiliate-markkinoinnista saadut tulot ovat pääasiallinen tai merkittävä tulonlähde monilla verkkosivustoilla. (Wikipedia 2013 B)

Sivuilta löytää vertailukelpoisia hintoja pyöräilyyn liittyviin ostoksiin. Sivulla olevien linkkien kautta tapahtuvasta myynnistä sivusto perii pienen prosenttiosuuden. Tuloilla rahoitetaan sivujen ylläpitämistä. Sivujen ansaintalogiikka on siis kumppanuusmarkkinointi. (Londoncyclist 2013 B)



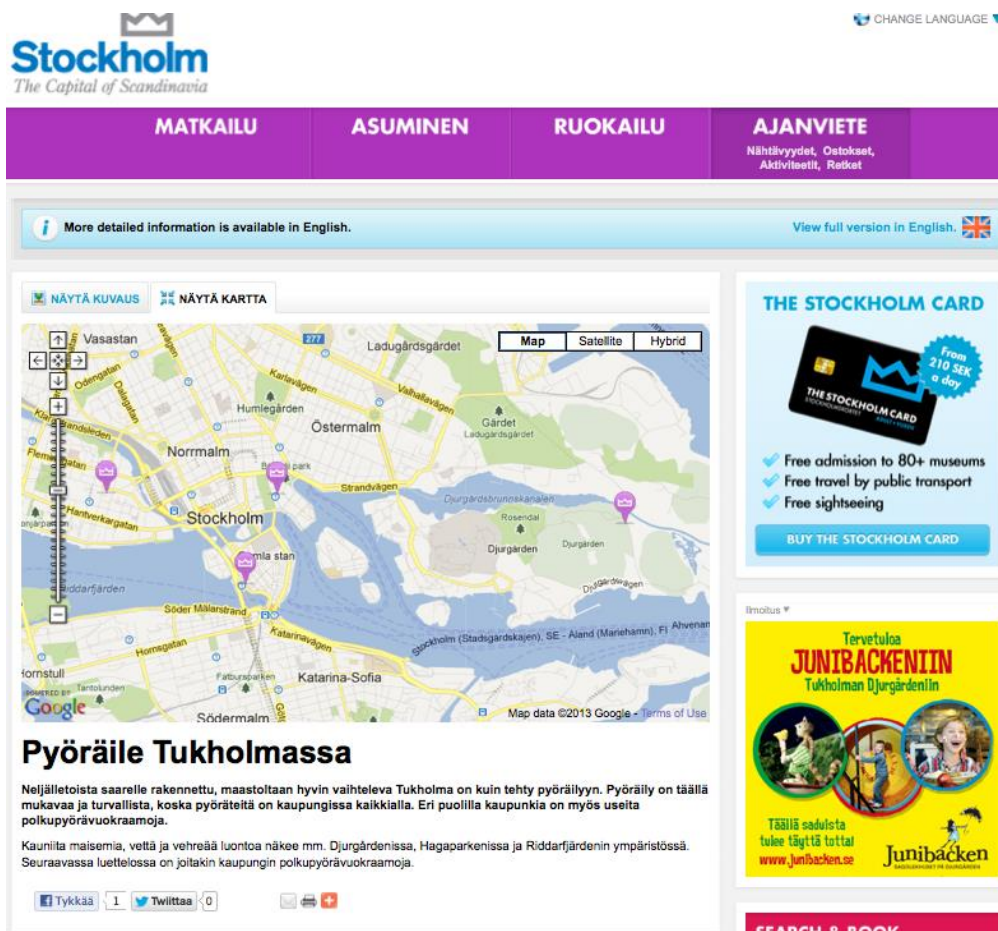
Kuvio 31. Hyvin toimiva ja yksinkertainen verkkosivusto. (Londoncyclist 2013 A)

Londoncyclist –sivusto toimii asiakasaktiivisuuden pohjalta. Pyöräilijä liittyy jäseneksi ja saa Andreasilta uutiskirjeitä ja mainoksia. Sivusto elää mainoksilla ja sivujen kautta tapahtuvalla myynnillä. Tämä voisi olla yksi tapa ansaita verkkosivuilla myös meillä. Meidän sivut voisivat tarjota lähialueen liikkeiden palveluja ja tuotteista, josta sivustomme saisi korvauksen.

5.2 Pyöräille Tukholmassa

Kaupunki tarjoaa jopa turisteille hyvin selkeän ja helpon tavan lähteä tutustumaan kaupunkiin. Kaupungin sivuilla kerrotaan, että se on pyöräily-ystävällinen kaupunki (Kuvio 32). Pyöräily on kaupungissa mukavaa ja turvallista, koska pyöräteitä on kaikkialla. (Stockholm 2013)

Sivuston on hyvä ulkoasultaan. Toiminnoiltaan se henkii kaupungin hyvää suhdetta pyöräilyyn ja pyöräilijöihin. Kaupungissa on helppo ja turvallista pyöräillä. Nämä sivut toimivat hyvänä esimerkkinä miten kaupunki tulisi tuoda pyöräilyä esille ”kiitos, että pyöräilet”-kommenteillaan! Sivut löytyy osoitteesta <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Cykla-och-ga/>.



Kuvio 32. Sivut ovat selkeät ja kaupunki panostaa pyöräilyyn. (Stockholm 2013)

5.3 Jyväskylän Pyöräilyseura ry

Pyöräilyseura on pyöräily-yhdistys (Kuvio 33), jonka kotipaikka on Jyväskylä. Sen toimialueena on koko Keski-Suomi. Lyhennettä JYPS käyttävä seura järjestää pyörälenkkejä ja -retkiä sekä pyöräilyyn liittyviä tapahtumia, kilpailuja, koulutuksia ja muuta toimintaa Keski-Suomessa. Seura toimii myös ainoana keskisuomalaisena pyöräilyn edunvalvontayhdistyksenä. Se pyrkii edistämään pyöräilyolosuhteita ja pyöräilyä liikennemuotona.

Seura on pyöräilyn yleisyhdistys, joten seurassa harjoitetaan monipuolisesti kaikkia pyöräilyn muotoja. Seurassa ovat edustettuina esimerkiksi liikenne-, kunto-, retki-, maasto- ja maantiepyöräily sekä polkupyörätrial. JYPS onkin yhdistys kaikille, jotka käyttävät polkupyörää arkisena kulkuneuvona tai harrastavat pyöräilyä. 79 vuotta vanhaan seuraan kuuluu tällä hetkellä noin 400 jäsentä. (JYPS 2013)



Klinnostaako JYPS:n jäsenyyse? Katso lisätietoja täältä.

WE KESKI-SUOMI

Etusivu | Pyöräily | Seura | Tapahtumat ja toiminta | Keskustelu ja tiedotus | Kuvagalleria | Tori | Linkit | Yhteystiedot | Yhteistyökumppanit | Haku

Yhteisen

- Lenkkikalenteri
- Ajetut maantienlenkit
- Ajetut maastolenkit
- Ajetut kuntolenkit

Pyöräretket

Junioritoiminta

- Fillarinappulakoulu
- Lenkit

Pyöräilyn edistäminen

- Katuaajat
- Kaavakoulut

Pyöräilyviikko

- Ohjelma
- Päätapaukset
 - Näytteliasettajat
 - Pyöräparaati
 - Kuvasuunnistus
 - Osallistuminen
 - Alennukset

Koulutus

- Pyörähuoltokurssi
- Maastopyöräilykurssi
- Maantiepyöräilykurssi
- Ohjaajakoulutus

Spinning

Sali- ja sähkövuorot

Jyväskylän kiertä


Kilpailutoiminta

- Ride Cycle Store Cup
 - Harju MTB
 - MTB-enduro
 - Leppälahti tempo
 - Laajavuori MTB
 - Tulokset
- MTB Marathon Laajavuori
- Tulokset

Tapahtumat ja toiminta

Viimeksi päivitetty 30.01.2013

Tässä valikossa esitellään merkittävien säännöllinen toimintamme ja suurimmat yksittäiset tapahtumat. Muuta toimintaa on esillä [kalenterissa](#), [tiedotteissa](#), [sähköpostiliistillä](#), [foorumilla](#) ja [Facebookissa](#). Seuran mökki ja seuravaatteet ovat esillä [Seura-valikossa](#). Seuralaisille lainattavat varusteet ja vuokrattavat äänentoistolaitteet ovat esillä [Jäsenedissa](#).



Kuvio 33. Jypsin www-sivustolta. (JYPS 2013)

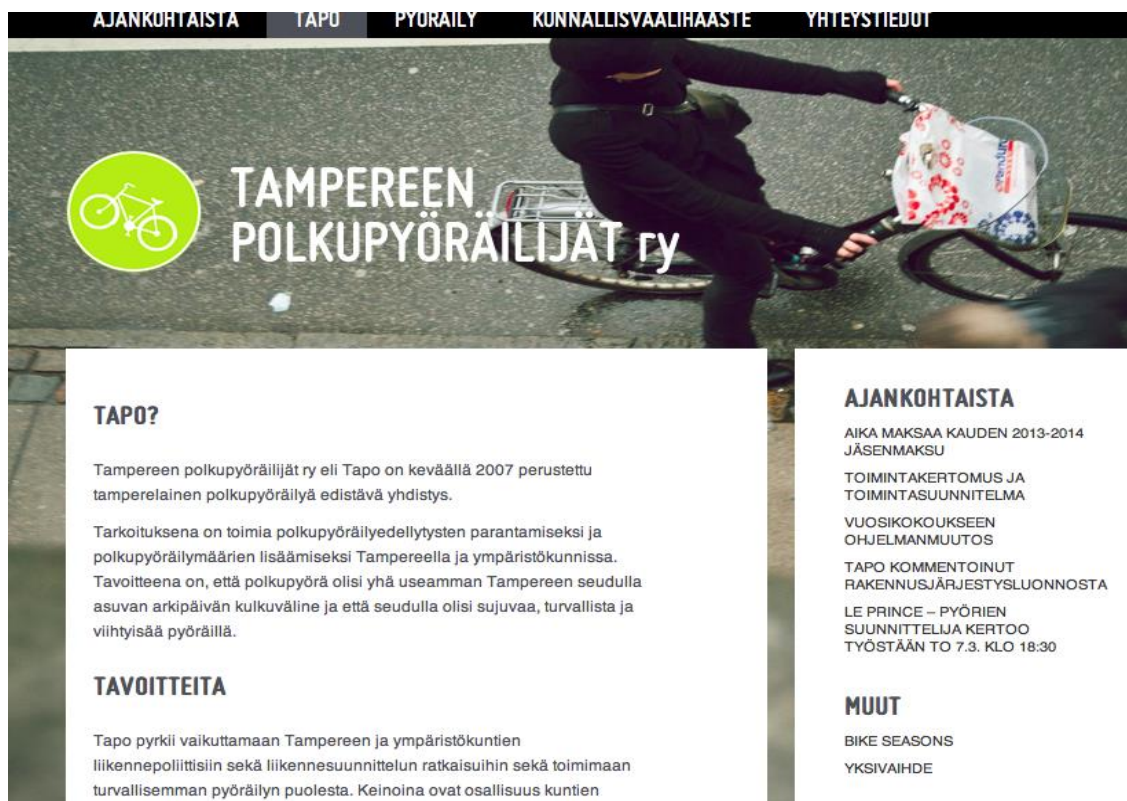
Yhdistys toimii jäsenmaksuilla. Jypsin www-sivustolta löytyy tarvittavaa tietoa moneen lähtöön. Sivut ovat asialliset. Siellä liikkuminen on helppoa ainakin, kun ei menen kovin syvälle sivun arkkitehtuurissa. Sivulla voisi olla selkeämmin esillä tietyn alueen palvelut – pyöräilijän lähialue. Muutoin ehkä tietoa on liiankin paljon. Näiltä sivuilta voisimme hakea sivuilemme aktiivisuutta ja pyöräilyn iloa.

5.4 Tapo eli Tampereen polkupyöräilijät

Tapo on Tampereella polkupyöräilyä edistävä yhdistys (Kuvio 34). Se toimii polkupyöräilyn parantamiseksi ja polkupyöräilymäärien lisäämiseksi Tampereella ja sen lähikunnissa. Tapon tavoitteena on, että polkupyörä olisi useamman Tampereen seudulla asuvan kulkuväline ja että seudulla olisi helppoa pyöräillä. (Tapo 2013 A)

Tapo pyrkii vaikuttamaan Tampereen ja ympäristökuntien liikennesuunnitteluun ja muuhun liikennepolitiikkaan sekä toimimaan turvallisemman pyöräilyn puolesta. Keinoina ovat osallistuminen kuntien työryhmiin, erilaiset tempaukset, kampanjat, vetoomukset, neuvottelut, mielipidekirjoitukset ym. Yhdistys toimii myös valtakunnallisesti otamalla kantaa esimerkiksi pyöräilyyn liittyvien lakien valmisteluun. Yhdistys järjestää

myös monenlaista toimintaa kuten pyöräretkiä, huoltoitamia ja tiedonvaihtoa pyöräilystä. (Tapo 2013 A) Jäsenmaksu Tapon jäsenille vaihtelee 5 eurosta 40 euroon. (Tapo 2013 B)



Kuvio 34. Tapon sivut. (Tapo 2013 A)

Tapon sivut ovat selkeät. Niissä tuntee lähipyöräilyn vaikutuksen. Toiminnallisesti sivut ovat vaikeat valintojen tekemisessä. Sivuilla löytyy aika paljon yhdistystoimintaan liittyvää asiaa. Sivuille on keksitty mukava osoite <http://tarakka.fi/>. Täältä voisimme saada mukaan fiilistä pyöräilyyn – pyöräily onkin jokapäiväistä.

5.5 Vantaan pyöräilijät

Vantaan Pyöräilijät on kilpa-, kunto- ja harrastepyöräilyyn erikoistunut seura. Toiminnan painopisteenä on nuorten aktiivinen liikkuminen. Yhdistykseltä ei tällä hetkellä löydy omia www-sivuja, koska ne ovat päivityksen alla. (Vantaa-info 2013)

Tässä meillä emme voi vertailla miten Vantaan pyöräilijät ovat esillä verkossa ja mitä palveluja sekä toimintoja siellä tarjottaisiin. Tulevaisuudessa heidän kanssaan voitaisiin tehdä yhteistyötä.

5.6 Polkupyöräwiki-sivut

Polkupyöräwiki (Kuvio 35) on pyöräilyyn keskittynyt verkkosivusto, jonne pyöräilystä kiinnostuneet henkilöt voivat tehdä aineistoa ympäri Suomen. Sivustolta löytyy esimerkiksi pyöräreittejä ja pyöräilyseuroja Suomesta sekä pyöräilykalenteri, joka kattaa kotimaan pyöräilytapahtumat. Sivusto on tarkoitettu niin aktiiviharrastelijalle kuin sunnuntaipyöräilijällekin ikään tai sukupuoleen katsomatta. Tarkoituksena on koota kaiken kattava tietolähde, joka kertoisi selkeästi ja seikkaperäisesti kaiken sen, mitä aloittelevan tai jo vähän kokeneemmankin pyöräilijän tarvitsee tietää kaikesta pyöräilyyn liittyvästä. Sivulla oleva aineisto on varsin kattava pyöräilijän kannalta. Keskeisenä visiona on saada suomalaiset pyöräilemään enemmän. (Pyöräwiki 2013)

Sivujen tarkoituksena on hyödyntää kokeneiden pyöräilijöiden antamia neuvoja niin pyörän valinnassa, oikeassa liikennekäyttäytymisessä, harjoittelussa, tekniikassa, pyörän huollossa kuin varusteissakin. Polkupyöräwikiin tekijät toivovat, että sivustoa voisi pitää tulevaisuudessa pyöräilijän tärkeimpänä kaverina. Tekijöiden pitkän ajan tavoitteena on synnyttää sivustosta uusi, kutsuttakoon sitä vaatimattomasti nimellä ”Polkupyöräraamattu”, joka palvelisi kaikkia tiedonjanoisia harrastajia. (Pyöräwiki 2013)



Kuvio 35. Polkupyöräwiki-sivut ovat monien palvelujen paikka. (Pyöräwiki 2013)

Nämä sivut ovat monien palvelujen paikka. Sivut ovat mielestämme sekavahkot. Sivut eivät ole nopean tiedon hakemiseen. Siellä on valtakunnallista tietoa. Lähialueen tietojen hankinnassa voi mennä sormi suuhun. Vaatimaton ulkoasu. Tänne voisimme tehdä linkkejä pyöräilyverkkopalvelun sivuiltamme.

5.7 Helsingin Polkupyöräilijät ry

HePo on perustettu vuonna 1981 ajamaan pääkaupunkiseudun pyöräilijöiden etua sekä toimimaan turvallisen, sujuvan ja viihtyisän pyöräilyn puolesta (Kuvio 36). Yhdistys pyrkii vaikuttamaan lainsäädäntöön ja liikennesuunnitteluun. Kuka tahansa pyöräilijä tai pyöräilyn edistämistä kannattava henkilö tai yhteisö voi liittyä yhdistyksen jäseneksi. Yhdistyksellä on nykyään yli 1200 jäsentä ympäri Suomea, joskin heistä valtaosa asuu pääkaupunkiseudulla. Se kuuluu myös perustajajäsenenä eurooppalaisten pyöräily-yhdistysten liittoon, European Cyclists' Federationiin (ECF). Yhdistys on jäsenenä myös useissa muissa yhdistyksissä. Lisäksi sillä on edustajia erilaisissa toimielimissä kuten Helsingin kaupungin Pyöräilyprojektin valmisteluryhmässä ja Suomi Pyöräilee -kampanjan työvaliokunnassa. (Hepo 2013 A)

Pyöräretkien järjestäminen on ollut alusta alkaen näkyvä ja merkittävä osa yhdistyksen toimintaa. Pyöräretket ja kuntolenkit löytyvät HePon kalenterista ja Fillarikalenterista. (Hepo 2013 A) HePon jäsenmaksu on 15 euroa. (Hepo 2013 B)



Kuvio 36. Hepon selkeät sivut. (Hepo 2013 A)

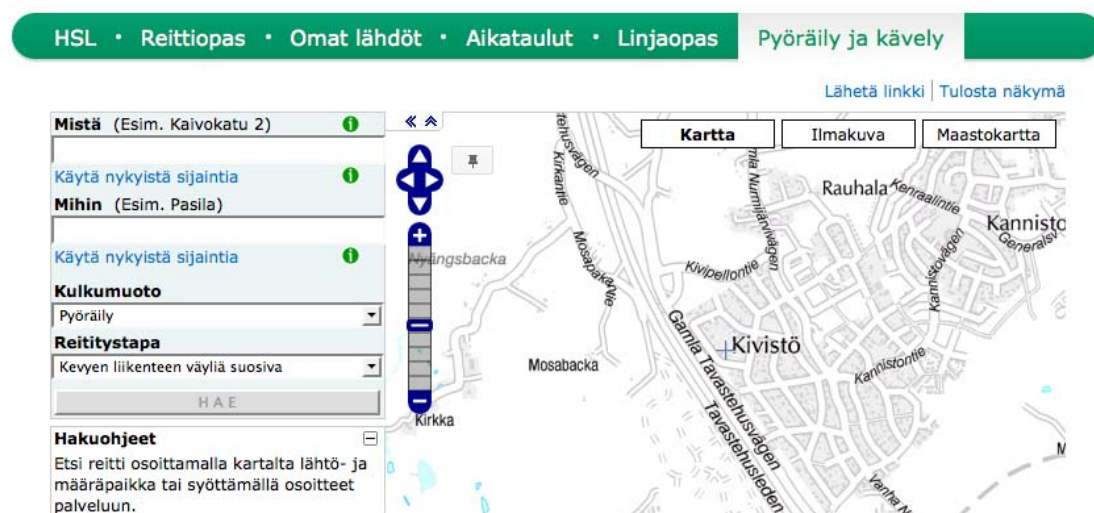
Selkeät sivut. Ei mitään turhaa kaunistelua, mutta ehkä liian asialliset. Sivuilta puuttuivat lähipyöräilyn opastukset eri kaupunginosiin tai alueisiin. Missä ovat peruspyöräilijän verkkopalvelut Suur-Helsingin alueella? Meidän verkkopalvelun sivuilta löytyisivät esi-merkiksi kodin ja uimahallin lyhyin reitti sekä tietoja lähialueen tapahtumista.

5.8 Helsingin seudun liikenne HSL-reittioppaan pyöräilyvinkkejä

Pyöräilyn ja kävelyn reittiopas-palvelun (Kuvio 37) avulla voi etsiä reittejä joko osoittamalla kartalta lähtö- ja määräpaikan tai syöttämällä katuosoitteet palveluun.

Palvelu antaa kevyen liikenteen väylää pitkin kulkevat reitit, jos sellaisia on käytössä. Reitin voi hakea myös suorinta mahdollista tietä sekä asfalttipäällysteisiä tai sora-pintaisia väyliä suosivia reittejä pitkin. Palvelu kattaa Helsingin, Espoon ja Vantaan lisäksi Keravan ja Kirkkonummen. (HSL 2013)

Polkupyörien kuljetus lähijunissa ja metrossa: Polkupyöriä on saanut 1.1.2010 lähtien kuljettaa maksutta pääkaupunkiseudun lähijunissa ruuhka-aikojen ulkopuolella, jos vaunussa on tilaa. Ruuhka-aikoina (ma–pe klo 7–9 ja klo 15–18) polkupyörien kuljettaminen ei edelleenkään ole sallittua. Pyörää kuljettavan on huolehdittava siitä, ettei pyörästä aiheudu haittaa tai vaaraa muille matkustajille. Pyöriä ei saa kuljettaa busseissa eikä raitiovaunuissa. (HSL 2013)



Kuvio 37. HSL-pyöräily- ja kävelyreitien haku tuntuu selkeältä ja toimivalta. (HSL 2013)

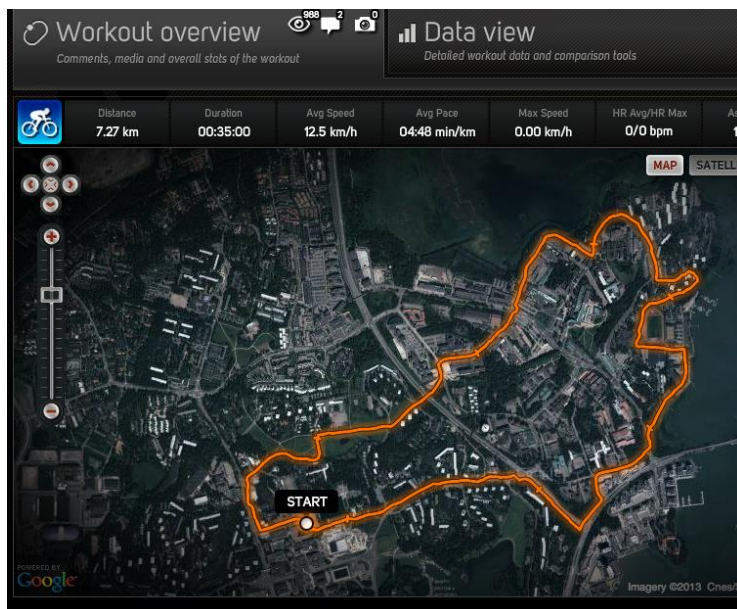
Tämän sivuston voisimme tehdä linkit pyöräilyverkkopalveluumme. Linkeistä löytyisivät reittiopas sekä pyöräreitit.

5.9 Fillarointia Espoossa

Espoon kaupungin sivuilta (Kuvio 38) löytyy useita pyöräilyreittejä - yhteensä lähes 600 kilometriä. Sivusto opastaa, miten pyöräilyn aikana voi myös tutustua, museoihin, kulttuurikohteisiin, poiketa uimarannalle tai pysähtyä nauttimaan kesäyön auringonlaskusta. Pyöräilysuorituksistaan voi pitää kirjaa, jakaa reittejä muiden kanssa ja seurata pyöräilyvinkkejä! (Espoo 2013)

Sivusto haluaa yhteisöllistä toimintaa ja kehottaa jakamaan reittikokemukset älypuhelin ystävien ja muiden kanssa, kun on ensin tutustunut Espoon reitteihin ja löytänyt omat suosikkinsa. Suosikit voi jakaa Facebookissa tai Sports Trackerin sivuilla. Espoon kaupungin sivuilla olevien reittien kautta pääsee tutustumaan Sports Tracker- palveluun ja seuraamaan Espoon Matkailun luomia reittejä ja kesän uusimpia pyöräretkiä. Luomalla oman profiilin voi ajaa omat reitit ja jakaa ne Espoon Matkailun tai muiden pyöräilijöiden kanssa. (Espoo 2013)

Espoon kaupungilta löytyy hyviä pyöräilyreittejä. Sivulla pyydetään pyöräilijöitä kertomaan omista pyöräilykokemuksistaan. Sivuilta on mahdollisuus katsoa pyöräilyreittiä Sports Trackeri- sivujen kautta. Sivut näyttää reitin selkeästi esimerkiksi satelliitti- ja karttakuvina. Tämän tyyppiseen sivustoon voisimme laittaa linkki-palvelun, jolloin pyöräilijät pääsisivät tutkimaan reittiään jo edeltä käsin.



Kuvio 38. Reittien opastus Sports Trackerin sivuilla on informatiivista. (Sports-tracker 2013)

5.10 Poljin eli pyöräilykuntien verkosto ry:n sivut

Pyöräilykuntien verkosto ry. – kuten jo johdannossa mainittiin – on kuntien, valtionhallinnon, ELY-keskusten, yritysten, järjestöjen ja tutkimuslaitosten välinen yhteistyöverkosto. Verkoston päämäärä on pyöräilyn ja kävelyn lisääminen liikennemuotoina ja arki-liikuntana. Se kehittää pyöräily- ja kävelykulttuuria maassamme sekä kerää ja tuottaa tietoa verkoston jäsenten ja muiden pyöräilyn edistämisestä kiinnostuneiden tahojen käyttöön. (Poljin 2013)

Pyöräilykuntien verkosto perustettiin tammikuussa 1997. Itsenäiseksi yhdistykseksi se rekisteröityi 3.1.2005 nimellä Pyöräilykuntien verkosto ry. Verkoston toiminta on voittoa tuottamatonta palvelutoimintaa, jota tukevat jäsenkunnat ja muut jäsentahot, liikenne- ja viestintäministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö sekä Suomen Kuntaliitto. Pyöräilykuntien verkosto on aatteellinen yhdistys, jonka tarkoituksena on edistää pyöräilyä Suomessa (Kuvio 39). Se kannustaa lapsia pyöräilemään. Se välittää myös uusinta kansainvälistä tietoa pyöräilyn kehittämistyön tueksi. (Poljin 2013)

Näiltä sivuilta löytyy pyöräilymerkki, jonka tarkoituksena on parantaa lasten liikenneturvallisuutta, kannustaa lapsia liikkumaan enemmän ja rohkaista huoltajia ja opettajia nykyistä paremmin sallimaan lasten pyöräilyn kotona ja koulumatkoilla. Samoilta sivuilta löytyy myös pyörälle huolto-ohjeet, joten tämänkin sivuston voisi laittaa linkkilistaamme.

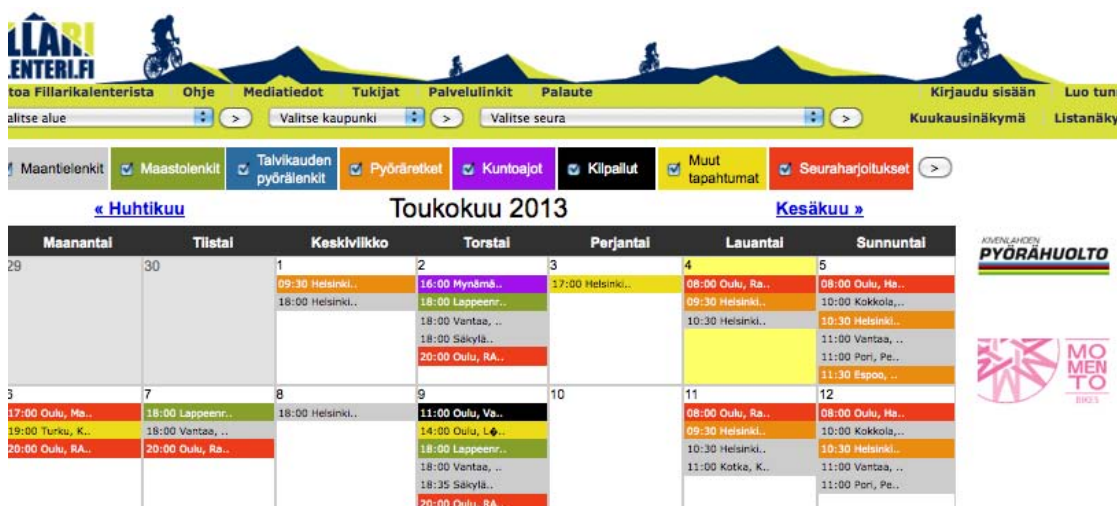


Kuvio 39. Poljin-sivut. (Poljin 2013)

5.11 Fillarikalenteri

Yhteisöllinen ja reaaliaikainen Fillarikalenteri on verkkopalvelu, jonka sisältö muodostuu pyöräretkistä, yhteislenkeistä, kuntopyöräilytapahtumista, kilpailuista ja muista kaikentasoisista pyöräilijöitä kiinnostavista aktiviteeteista. Helmikuussa 2009 se avattiin Suomen Liikuntakalenteri Oy:n toimesta. Helmikuussa 2012 palvelu siirtyi Suomen Liikuntakalenteri Oy:n tekemän lahjoituksen myötä Helsingin Polku-pyöräilijöiden (HePo) omistukseen. Lahjoituksen tavoitteena oli tukea kalenterin kehittämistä ja toimintaedellytyksiä siirtämällä se yleishyödyllisen yhdistyksen omistukseen. Palvelua pyritään uudistamaan vapaaehtoisvoimin ja uusi versio pyritään julkaisemaan vuoden 2013 aikana (Kuvio 40). Kalenterista löydät:

- yksityishenkilöiden ilmoittamat pyörälenkit ja -retket
- kuntopyöräilytapahtumat
- pyöräilyseurojen ja lenkkiporukoiden kaikille avoimet yhteislenkit ja pyöräretket
- pyöräilyseurojen seuraharjoitukset (rajoituksin)
- muut pyöräilytapahtumat
- voit lisäksi tallentaa tapahtumiin liittyvät reittilinkit etu- tai jälkikäteen muiden tarkasteltaviksi (Fillarikalenteri 2013)

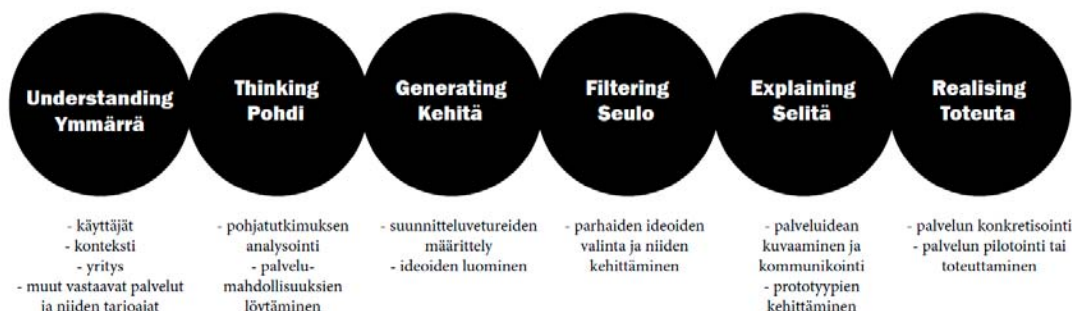


Kuvio 40. Fillarikalenteri toukokuulta 2013. (Fillarikalenteri 2013)

Tämä verkkopalvelu olisi myös hyvä linkittää meidän pyöräilyverkkopalveluumme. Pyöräilijät pääsisivät seuraamaan valtakunnallisia ja paikallisia tapahtumia pyöräilyyn liittyen sekä lisäämään omia tapahtumiaan.

6 Projektin kakkosvaiheen kuvaus, toteutus ja tulokset

Palvelumuotoiluprosessi



Kuvio 41. Stefan Moritzin palveluprosessikuvaus. Johanna Niemisen palvelumuotoilun teoria luennot 21.11.2011.

Pyöräilyn verkkopalvelun suunnittelussa etenimme taas palvelumuotoiluprosessin mukaan (Kuvio 41). Pyöräilyn verkkopalvelun taustatyöskentelyä teimme jo pyöräilypylväsprojektin lomassa. Totesimme, että verkkopalvelu kuuluu selkeästi pyöräilypalveluun. Samalla lähdimme miettimään, mitä palveluja ja toimintoja tarjotaan verkkopalvelussa, millä alustoilla verkkopalvelu toimii ja miksi tämä palvelua käytetään. Verkkopalvelun avulla pyrimme lisäämään pyöräilyn kiinnostavuutta. Pyöräilijän on helppo liikua lähialueella ja se palkitsee häntä, ei vain liikunnan kautta. Myös kaupunki ja lähialue tarjoavat pyöräilijälle kokemuksia, joita hän voi välittää verkkon kautta eteenpäin.

Analysoimme Six hats –menetelmällä verkkopalvelun. Teimme älypuhelimien käytöstä skenaarion, jossa tarinan ja kuvan avulla haastattelimme pyöräilijöitä. Teimme ensimmäisen prototyypin verkkopalvelustamme, e-lomakekyselyn vantaalaisille ja tarkensimme kohdetta vielä Kivistön tulevaan asuntomessualueeseen. Verrokkiryhmänä käytimme Espoon suurpeltolaisia.

Pohdi–vaiheessa Kuuden hatun analysoinnin, skenaarioiden, prototyypin ja e-lomakehaastattelun tulosten perusteella aloimme miettiä sopivaa tapaa toteuttaa verkkopalvelua. Samalla mietimme, millaisilla alustoilla verkkopalvelu toimii ja mitä uudet tietoteknologiat tuovat tullessaan.

Kehitä–vaiheessa olimme yhteydessä Vantaan virkamiehiin verkkopalvelun toimivuudesta ja sen ylläpidosta. Tutkimme mahdollisuutta ottaa käyttöön uusia

sovelluksia verkkopalvelun suunnittelussa.

Seulo-vaiheessa kokosimme oman verkkosuunnitelman.

Selitä-vaiheen kerromme opinnäytetyön loppuosassa lopputulokset.

Toteuta-kohdassa vietinnän opiskelijat suunnittelevat ja toteuttavat verkkosivut, jos näin halutaan.

6.1 Kuuden hatun analysointi (Six Hats)

Kuusi hattua "Six hats" on ajattelun ja keskustelun apuväline, jonka avulla voidaan keskittyä yhteen asiaan kerralla. Hattut toimivat parhaiten ryhmätyössä. Hattujen ideana on katsoa asiaa eri näkökulmista. Jokainen hattu antaa hatun kantajalle roolin tarkastella haluttua asiaa. Eri rooleissa ihmiset sanovat mielipiteensä helpommin. Rooli antaa varmuutta. Hattut antavat suunnan ajatteluun. Tämä on yksi Edward de Bonon luovuusmenetelmistä.

Hattujen roolit:

Valkoinen hattu - "ajatelee faktoja ja lukuja"

Punainen hattu - "tunneperäiset argumentit ilman perusteluja ja selityksiä"

Musta hattu - "varovainen, looginen, arvioiva ja asiallinen ja pyrkii kertomaan, miksi jokin ei toimi tai onnistu."

Keltainen hattu - "mitkä ovat ehdotuksen hyödyt ja edut"

Vihreä hattu - "kehitetään uusia ideoita, hullutellaan"

Sininen hattu - "tarkkailee ja ohjaa keskustelun kulkua, suunnittelee ajankäyttöä"

(Innokylä 9.1.2013)

Mitä me ajattelimme hatut päässä syksyllä 2012.

Valkoinen hattu:

- olemme tehneet jo haastatteluja, e-lomake kyselyn ja workshopin, jotka ovat aiheita jo käsitelleet/sivunneet
- tiedonpuuttemme on käyttöympäristön puolella
- millaiset ryhmät osallistuvat pyöräilyn verkkopalveluun ja miten me varaamme heille tilat siihen
- tietoa pyöräilystä löytyy kotimaasta ja sitä on kehitetty pitkälle Euroopassa
- kartoitettava millaisia pyöräily sivuja löytyy netistä

- tarkoituksena lisätä pyöräilyä ja sen ympärillä tapahtuvaa toimintaa (verkkopalvelu)
- infran paraneminen kaupunkialueilla
- tietoa saamme kollegoilta, pyöräilijöiltä, kirjallisuudesta, vantaalaisilta, Vantaan virkamiehiltä, kurssilta
- Tavoitteena saada toimivat sivut, jotka lisäävät pyöräilyä

Punainen hattu:

- asia on kehittämisen arvoinen, innostava ja positiivinen
- pyöräily trendinä ja harrastuksena on kasvamassa
- pyöräilystä tehdään enemmän yhteistä toimintaa
- löytyy uusia ihania kokemuksia
- uutuuden viehätys

Musta hattu:

- kuka tekee päivityksen
- millainen ulkoasu/visuaalinen ilme
- kuinka se toimii eri alustoilla: ongelmat
- verkkopalvelun toimintamalli älypuhelimessa ja onko meillä aikaa ratkaista ongelmat
- jos maastossa on pyöräilypylväitä tai muita lukijoita, miten ne toimivat ja mitä tietoa ne keräävät
- työn rajausta tekemättä, ahnehditaanko liikaa

Keltainen hattu:

- kollektiivinen uutuusarvo
- reitit ja pyöräily tutuksi laajemmalle yleisölle
- luontoa säästetään, kuntoa lisätään ja yhteisöllisyyttä hyödynnetään
- uusi tapa ajatella pyöräilyä (reittivalintoja, palveluja, yhteisöllisyyttä...)
- uuden teknologian hyväksikäyttö (älypuhelimet, ipadit, älykortit ja –tunnisteet)
- lähdetään liikkeelle pienellä verkkopalvelun perusrakenteella, jota kehitetään sitten eteenpäin
- tarve tällaiselle on
- projekti kehittää tekijöitä ja lisää kentällä yhteisöllisyyttä
- teknologinen kehitys antaa mahdollisuuden toteuttaa tämän ja käyttäjiä löytyy

Vihreä hattu:

- voimme haastatella ja kysellä käyttäjiltä sekä ei-pyöräilijöitä (etsiä uusia pyöräilijöitä), mikä heitä voisi kiinnostaa tässä
- tutkia muita pyöräilysivustoja.
- haastatella joukkoliikenteen käyttäjiä, autoilijoita, eläkeläisiä, lapsi, kysyä mitä he haluavat?
- keskusteltava asiasta myös joukkoliikenteen kanssa, voidaanko lisätä pyöräilijöiden palveluja paremmin. (säilytys, pyöräkuljetus, suihku-mahdollisuudet)
- osa-aika pyöräilijät (vuoden aikojen mukaan, osan työmatkaa)
- ideoida lisää palveluja ja toimintoja pyöräilyyn liittyen ja parantaen verkkopalvelua
- verkkopalvelun interaktiivisuus. Käyttäjät voivat lisätä tietoa/kuvaa jne

Sininen hattu:

- hankittu aineistoa pyöräilyportin suunnitteluun, johon kuului haastattelut, e-lomakekysely, workshop
- seuraavaksi mietimme verkkopalvelun toimivuutta ja ulkoasua/rakennetta.
- miten sivut saadaa kiinnostaviksi ja mitä palveluja siihen kuuluu
- mietimme millaista interaktiivisuutta siihen halutaan
- millaisilla alustoilla verkkopalvelu toimisi

6.2 Skenaariotyöskentelyä

Skenaariotyöstelyssä loimme tarinan tulevaisuudessa tapahtuvaan pyöräilytoimintaan. Valitsimme kaksi tapaa skenaarion tekemiseen. Ensimmäinen skenaario perustui tarinaan ja toinen kuvaan. Käytimme näitä skenaarioita haastatteluissa, joissa etsimme uusia ideoita älypuhelimien käyttöön pyöräilyn aikana. Lukiessamme tarinan tai näyttäessämme kuvan teimme haastateltaville kysymyksiä älypuhelimien käytöstä. Tarina ja kuva ruokkivat keskustelussa, näin saimme uusia oivalluksia. Haastattelussa syntyneestä aineistosta rakensimme Pecha Kucha -esityksen, jolla tarkensimme haastattelun tuloksia. Pecha Kucha esitettiin mediapalvelujen suunnittelun ja kehittämisen opintokokonaisuudessa.

Pecha Kucha on japanilainen esityksformaatti. Pecha Kucha tarkoittaa japaniksi puheensorinaa. Kaikki Pecha Kucha –esitykset noudattavat 20 x 20 kaavaa: jokaisella esiintyjällä on 20 kuvaa, kutakin kuvaa näytetään 20 sekuntia, esitys kestää 6 minuuttia

40 sekuntia. Esitykset ovat lyhyitä ja vain tärkein sanotaan. (Fida 2013)

6.2.1 Tarinaskenaario

Skenaarioita testattiin vaatetusalan opiskelijaryhmälle, jossa oli mukana yhdeksän opiskelijaa.

Tilanne: Pirkko opiskelija miettii aurinkoisena kesäaamuna, että minnehän lähtisi tänään tutustumaan. Hän on vasta muuttanut uudelle asuinalueelle ja haluaa tutustua lähialueeseen. Pyöräilyhän on siihen hyvä tapa, kun voi välillä pysähtyä ihailemaan maisemia.

Toimijat - käyttäjä: Uusi asukas uudella asuinalueella ja portaalin muut käyttäjät.

Tavoitteet - mitä halutaan saavuttaa: Pirkko uutena asukkaana haluaa tutustua alueella asuviin muihin pyöräilystä kiinnostuneisiin ihmisiin. Haluaa sopia tapaamisen paikallisen pyöräilijäverkkopalvelun välityksellä ja ehdotella reittivalintaa sekä kohdetta. Tutustua uusiin ihmisiin jotka asuvat lähellä häntä.

Toiminta - mitä tehdään: Avataan netti ja sieltä asukkaille informoitu yhteisöllinen pyöräilijän verkkopalvelu. Sieltä löytyy toinenkin asiasta kiinnostunut Jaana. He löytävät toisensa sivuilla olevan keskustelupalstan välityksellä ja he sopivat treffipaikasta, lähtöajasta ja pyöräilykohteesta.

Tapahtumat - mitä tapahtuu: He keskustelevat portaalin välityksellä eri reittivaihtoehtoista ja kilometrimääristä. Sovitaan tapaaminen keskustan pyöräilypylväälle kello 13.00. He tapaavat sovittuun aikaan toisensa pylväällä ja katsovat pylvään näytöltä vaihtoehtoisia reittejä valittuun kohteeseen. He päättävät lähteä noin 10 km pituiselle reitille kehä kolmosen pohjoispuolista reittiä pitkin kohti länttä. He katsovat, mitä nähtävyyksiä reitin varrella on ja löytyykö molempien mielestä myös erittäin tärkeä kohde: jäätelökioskeja. Reittivalinta tehtiin sen mukaan. Tytöt lähtivät matkalle ja matka sujui hyvin puoleen väliin saakka, jossa tytöt huomasivat eksyneensä. Onneksi Jaanalla oli älypuhelin mukana ja sen avulla tytöt pääsivät takaisin reitille. Loppumatkan ohjeet toinen kuunteli puhelimesta nappi-kuulokkeiden avulla. Matkan varrella pysähdyttiin ihailemaan kauniita maisemia, joista otettiin myös kuvia, joita tytöt sitten kotona liittivät Pyöräilijän verkkopalveluun mukavien

kommenttien saattelemana. He sopivat tapaavansa uudelleen seuraavana viikonloppuna uuden reitin merkeissä.

Objektit - mitä välineitä käytetään: Tietokone +netti ja Ipad +netti, älypuhelin ja pyöräilypylväs, josta voi vielä tehdä uusia reittivalintoja.

Kysymys opiskelijoille: Mitä tietoa pitäisi olla saatavilla korvakuulokkeista (+ älypuhelimesta)?

- lähtöpaikkoja, kohtaamisia, treffejä
- tietoa väylien kunnosta ja pinnoitteista
- pysähdyspaikkoja
- maisemakohteita, nähtävyyksiä, tarinoita
- reittien valinta pituuksien mukaan (15 km)
- opastus nais-/miesäänellä
- tyhjennyspaikat (WC)
- nestetankkauksen paikat
- valvotut pyöräparkit - katoksella vaiko ilman
- tietoa tapahtumista, ulkoilmakonserteista
- tietoa uimapaikoista (varsinkin lapsiperheille)
- leikkipaikoista
- kaloreiden kulutus reitillä
- pyörien huoltopisteet
- lähimmät infopisteet
- millaiset kuulokkeet
- halutaanko aina kuunnella jotain

Näistä tuloksista Marja-Liisa koosti Pecha Kucha -kuvaesityksen, joka näkyy liitteessä 11.

6.2.2 Kuvaskenaario



Kuvio 42. Haastattelussa näytettiin oheista muokattua kuvaa

Haastateltavina oli työkavereita ja se tapahtui sekä yksilö- että ryhmähaastatteluna. Heiltä kysyttiin, mitä palveluja pyöräilijällä pitäisi olla verkkopalvelussa itse pyöräilytilanteessa (Kuvio 42). Alla haastateltavien toivomuksia:

- tieto siitä, missä olen
- lähellä olevat pyöräilyreitit
- kahvilat matkan varrella
- reittikertomuksia arkkitehtuurista, luonnosta, historiasta ym.
- kaloritaulukko
- kehoon tutkimuspiuhat, jotka antavat tietoa älypuhelimeen/omiin tiedostoihin
- jokin mittari, joka mittaa sykkeen, kalorit, sydäntä
- jokin palvelu, joka tunnistaa autot, jalankulkijat, pyöräilijät ja myös haluttaessa tutut pyöräilijät
- tieto kilometrimääristä
- tieto pyörätien kunnosta
- tieto siitä, mitä reitti voisi ajaa senhetkiselällä kunnolla
- kasvien opastusta mm. harvinaisia kasveja
- paikallista historiaa ja kulttuuria
- juna-aikataulut, jatkoyhteydet
- tieto säätilasta ja pyörätien liukkaudesta

- kirpputorit
- liikkeiden aukioloajat
- tieto päivän tapahtumista valitun reitin varrella
- tieto siitä, miten kaksi pyöräilijää lähestyy sovittua tapaamispaikkaa
- tieto senhetkisestä pyöräily-ympäristöstä
- mahdollisuus välittää muille pyöräilijöille tietoa ("sinulla on reppu auki")
- palvelu, joka tekee kuntosuunnitelman
- palvelu, joka antaa puhtia ylämäessä
- konkreettisia palkintoja ("olet säästänyt yhden sademetsän kasvin")
- alennuksia kaupoista, jos kauppaan on tullut pyörällä ja pisteet näkyvät puhelimesta
- palvelu, joka muistuttaa yleiskunnon vaikutuksesta parisuhteessa
- palvelu, joka kertoo reissun jälkeen, mitä saa syödä, kun pyöräili niiiiiin paljon.

Näistä tuloksista Juha koosti Pecha Kucha -kuvaesityksen, joka näkyy liitteessä 12.

6.3 Kyselytutkimus ja e-lomakekysely 2013

Kyselytutkimuksen mittauksen luotettavuuden laatuun vaikuttavat sisällölliset, tilastolliset, kulttuuriset sekä kielelliset että tekniset seikat. Laadukas mittaus edellyttää usean asiantuntijan yhteistyötä kyselylomakkeen tekovaiheessa. Mittaus on ainutkertaista ja huonosti laadittuja osoita ei voi parantaa jälkikäteen. Mittauksen luotettavuudesta kerrottaessa erotetaan kaksi perustetta kuten validiteetti (pätevyys) ja reliabiliteetti (luotettavuus/toistettavuus/ tarkkuus). Validiteetti kertoo, mitataanko sitä mitä piti, ja reliabiliteetti kertoo miten tarkasti mitataan. Hyvän validiteetin lisäksi on tärkeää saada mittaus reliabiliteetiltaan myös mahdollisimman korkealle tasolle. Mittauksen reliabiliteetti on sitä parempi, mitä vähemmän siihen sisältyy mittausvirheitä. (Vehkalahti 2008, 40 – 41)

Kyselytutkimus kannattaa tehdä sähköisesti (esimerkiksi e-lomakekyselynä), varsinkin silloin kun, vastaajien määrä ja aineiston koko tulee olemaan suuri. Aineistoon on huomattavasti helpompi tutustua ja esikäsittelykin on vaivattomampaa. Tänä päivänä on helpompi saada suuriakin vastaaja määriä esimerkiksi sosiaalisen median kautta, jolloin saadun aineiston koko voi olla todella iso. Silloin sähköisessä muodossa olevaa aineistoa on vaivattomampaa koostaa, luokitella ja tiivistää erilaisiin matriiseihin, taulukoihin, histogrammeihin, pylväskuviin, laatikkokuviin, hajontakuviin sekä laskea

tarvittaessa erilaisia muuttujien lukemia kuten keskihajontaa, frekvenssi- ja prosenttijakaumia tilastollisin menetelmin. Näistä voidaan tarvittaessa piirtää myös tilastollisia kuvia. (Vehkalahti 2008, 52 – 57)

Ristiintaulukoinnilla tutkitaan esimerkiksi kahden muuttujan yhteyksiä ja jakautumista sekä niiden välisiä riippuvuuksia. Riippuvuus- tai riippumattomuustarkastelussa tutkitaan, onko tarkastelun kohteena olevan selitettävän muuttujan jakauma erilainen selittävän muuttujan eri luokissa. (Vehkalahti 2008, 68- 69)

Tulosten esittämiseen toisinaan riittää hyvin taulukko tai kuva, johon aineisto on hyvin tiivistetty ja edetty perustarkastelusta pidemmälle tilastollisin mallein ja menetelmin jatkoanalyysia varten. (Vehkalahti 2008, 87.)

Aineistoja on mahdollista ryhmitellä myös hierarkkisesti ja visuaalisesti, tällöin järjestellään ryhmiin muuttujia ja havaintoja. Tekijän pitää osata ryhmitellä aineistonsa, muuten siitä voi tulla pelkkää sekasotkua. Pienempiä aineistoja voidaan kätevästi ryhmitellä esimerkiksi visuaalisesti erilaisten profiilikuvien avulla. (Vehkalahti 2008, 151 – 157)

Tavoitteemme oli kerätä tietoa **yhteisöllisen ja lähipyöräilyyn kannustavan verkkopalvelun** kehittämiseksi Vantaan 2013 asuntomessualueelle. Kyselyn kohteena olivat vantaalaiset, Vantaan Kivistön Marja-Vantaan alue ja Espoossa oleva juuri rakennettu ja rakenteilla oleva Suurpellon asuntoalue. Sinne on jo muutettu asumaan. Tämä alue toimi verrokkiryhmänä.

Espoon kehä kakkosen varrelle rakennetaan uudenlaista puistokaupunkia - Suurpeltoa. Kaupunki ja luonto yhdistyvät siellä toimivaksi kokonaisuudeksi. Alueen 325 hehtaarin pinta-alasta 89 hehtaaria on varattu puistoille ja viheralueille. Lisäksi naapurina on laaja ja metsäinen keskuspuisto. Loistava sijainti hyvien pääväylien varrella, Tapiolan, Otaniemen ja Keilaniemen läheisyys sekä lyhyt matka Helsingin keskustaan ovat Suurpellon vahvuuksia.

Alueen asuntorakentaminen on käynnissä, ja palvelu- ja liiketilojen aloittamista suunnitellaan. Ensimmäinen päiväkotitoimii jo, ja parhaillaan suunnitellaan Opinmäen koulua. Suurpellon päiväkodin rakentaminen on aloitettu. Suurpelto rakentuu valmiiksi seuraavien 10-15 vuoden aikana. (Suurpelto 2013)

Rakennettaessa uusia verkkopalveluja kyselyillä voidaan haarukoida potentiaalisia käyttäjäkuntaa, selvittää mitä käyttäjät haluaisivat palveluilta, tai selvittää karkeasti, miten käyttäjät nyt toimivat ilman tätä palvelua. Jos tutkittava palvelu on jo olemassa, voi selvittää, ketkä tuotetta käyttävät ja millaisia he ovat, mistä palvelussa pitävät ja mistä eivät pidä ja kuinka he käyttävät palvelua. (Sinkkonen, Nuutila, Törmä 2009, 108.)

6.4 E-lomakekyselyn tulokset 2013

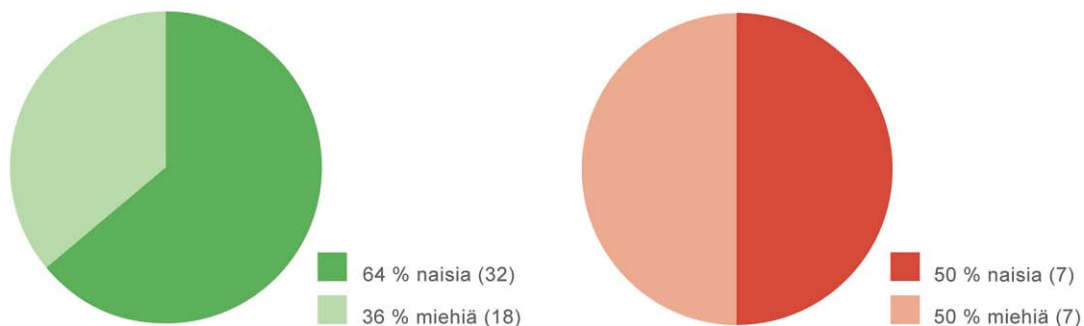
E-lomakekyselymme julkaistiin vantaalaisille ja espoolaisille osoitteissa <https://elomake.metropolia.fi/lomakkeet/7960/lomake.html> ja Espoon Suurpellon asukkaille <https://elomake.metropolia.fi/lomakkeet/7961/lomake.html>. Kysely oli avoinna 13.2.–13.3.2013 välisen ajan.

Vantaalaisia tavoiteltiin Vantaan Sanomien verkkolehden (Liite 13. Vantaan Sanomien verkkolehden artikkeli 1.3.2013) ja MarjaVerkon avulla. MarjaVerkko toimii Kivistön ja tulevan Marja-Vantaan alueella toimivien yhdistysten sekä seurakunnan, kaupungin ja yritysten yhteistyö- ja kehittämisverkkona. Verkossa on myös keskustelufoorumi. Lisäksi kyselymme (Liite 14. E-Lomakekysely 2013 Vantaa) oli Keimolan omakotiyhdistyksen sivulla sekä Kivistön vanhempainyhdistyksen foorumissa ja LAD:n facebookissa.

Kyselyyn osallistui myös Espoon Suurpellon asukkaita (Liite 15. E-lomakekysely 2013 Espoo). Laitoimme e-lomakekyselyn linkit seuraaville sivuille Espoon Suurpellon Seurankeskustelu-palstaan <http://www.suurpelto.fi/asuminen/keskustelu.html>, Suurpellon sivuille www.suurpelto.fi-sivustoa ja Suurpellon Facebook-sivuille.

Kyselyn osiossa I kysyttiin vastaajilta kolmea taustakysymystä: sukupuoli, ikä ja millä laitteilla vastaaja käyttäisi pyöräilyverkkopalvelua lähialueellaan. Kyselyyn osallistui kaiken kaikkiaan yhteensä 64 vastaajaa, joista naisia oli 39 ja miehiä 25. Vantaalaisille suunnatussa kyselyssä (ympyrädiagrammissa vihreällä värillä) saimme vastuksia 50 kappaletta, joista naisia oli 33 kpl ja miehiä 17 kpl (Kuvio 43). Verrokkiryhmänä toimi Espoon Suurpellon uusi asuinalue (punainen väri). Tänne suunnatusta kyselystä saimme 14 vastausta, joista vastaajia oli seitsemän naista ja seitsemän miestä.

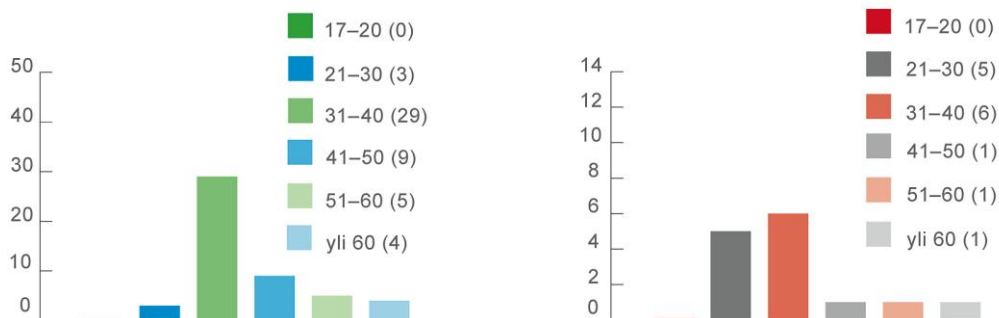
Naisvastaajien suuri aktiivisuus oli meille positiivinen seikka, sillä naisten kautta välittyy tietoa sekä uusia toimintatapoja esimerkiksi pyöräilystä.



Kuvio 43. Vantaalaisten (vihreä) ja Suurpeltolaisten on (punainen) vastaajien sukupuolijakaumat.

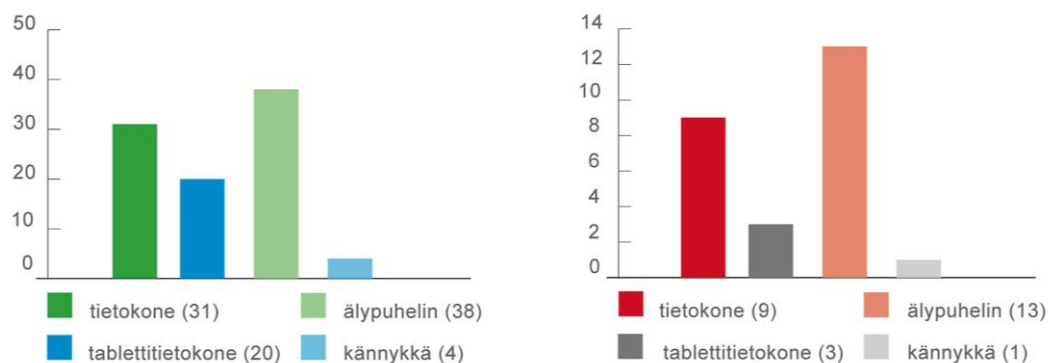
Toisessa kysymyksessä haluttiin kartoittaa vastaajien ikäjakaumaa (Taulukko1). Vantaalaisista vastaajista suurin osa oli ikähaarukassa 31–40 (29 henkilöä), joista mahdollisesti osa kuului lapsiperheiden joukkoon. Vastaavasti Suurpellon vastaajista suurin osa kuului ikähaarukoihin 31–40 (6 henkilöä) ja 21–30 (5 henkilöä). Tämä kuvastanee uuden asuinalueen ikäjakauman rakennetta. Asuinalueelle on muuttanut nuoria ja ruuhkavuosia eläviä asukkaita. Heillä on asuinalueillaan toisenlaisia tarpeita ja toiveita kuin vanhemmalla ikäpolvella. Odotimme vastaajia näistä ikähaarukoista ja se toteutui.

Taulukko 1. Vastaajien ikäjakauma Vantaalla ja Suurpelossa.



Kolmannessa kysymyksessä kysyttiin, millä laitteilla vastaaja käyttäisi pyöräily-verkkopalvelua (Taulukko 2). Vantaalaiset vastasivat käyttävänsä älypuhelinta eniten (38 henkilöä) ja sen jälkeen tietokonetta (31 henkilöä). Suurpellon asukkaista älypuhelinta käyttäisi eniten 13 henkilöä ja tietokonetta 9 henkilöä. Yhteensä 64 vastaajasta 51 käyttäisi älypuhelinta. Tämä oli verkkopalvelun suunnittelun kannalta tärkeä tekijä, koska suunnittelimme verkkopalvelun toimintaa älypuheliin.

Taulukko 2. Laitteiden käytön jakauma Vantaalla ja Suurpelossa.



Osiossa II kartoitettiin 5 kysymyksen avulla, millaisia palveluja tai toimintoja vastaajat haluaisivat pyöräilyverkkopalveluun.

Neljännän kohdan kysymyksissä tiedusteltiin, millaisia palveluja tai toimintoja haluttaisiin pyöräilyverkkopalveluun (Kuvio 44). Olimme tehneet kyselyyn alustavan ehdotuksen tulevan palvelun rakenteesta, jossa pyöräilijä voi valita pääsivulta haluttuja palveluja omalle personoidulle sivulleen. Nämä palvelut tulevat toimimaan eri alustoilla kuten esimerkiksi älypuhelimissa.

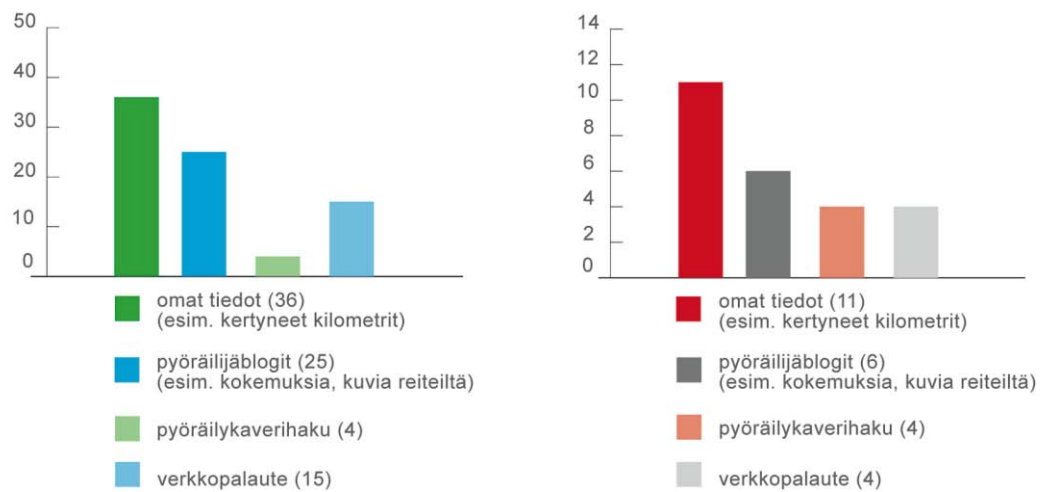


Kuva 1. Ehdotus pyöräilyverkkopalvelun ensimmäisestä näkymästä ja pyöräilijän oma sivu, jonne hän on kerännyt tarvitsemansa palvelut.

Kuvio 44. Ehdotus pyöräilyverkkopalvelun ensimmäisestä näkymästä ja pyöräilijän oma sivu, jonne hän on kerännyt tarvitsemansa palvelut.

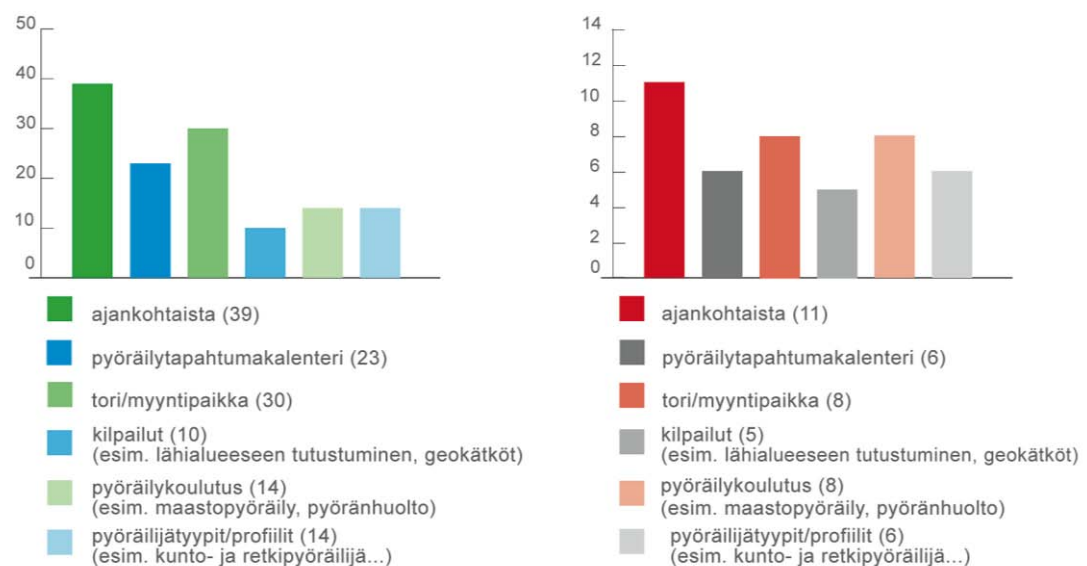
4 a. Tässä kysyttiin pyöräilijöiden tarjoamia sisältöjä (Taulukko 3). Kyselyssä haluttiin kysyä ensin pyöräilijän tarjoamia sisältöjä eikä verkkopalvelu alustavan rakenteen mukaisia sisältöjä (Kuvio 44). Vantaalaiset pyöräilijät halusivat ilmoittaa omat tietonsa, esimerkiksi kertyneet kilometrit (36 vastaajaa). Suurpellon vastaava kohta oli 11 vastaajalla. Seuraavaksi halutuina kohtia olivat vantaalaisilla pyöräilijäblogit (25 vastaajaa) ja suurpeltolaisilla vastaavaluku oli 6. Yhteensä 64 vastaajasta 47 halusi kirjata palveluun omia tietojaan pyöräilystä ja 31 vastaajaa oli halukkaita pitämään blogia kokemuksistaan pyöräilyreiteiltään. Tämä osoittaa vastaajien kiinnostuksen yhteisölliseen toimintaan.

Taulukko 3. Pyöräilijöiden tarjoamat sisällöt Vantaalla ja Suurpellossa.



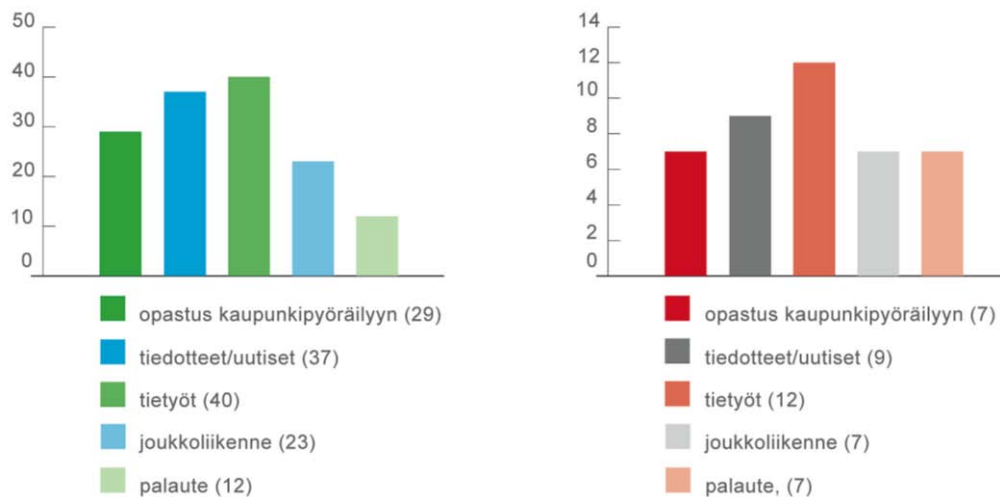
4 b. Tässä kysyttiin pyöräilypalvelun tarjoamia sisältöjä (Taulukko 4). Haluttiin tietää millaista sisältöä itse pyöräilyverkkopalvelun tulisi tarjota. Vantaalaiset halusivat eniten sisältöjä kohtaan ajankohtaista (39 vastaajaa), kohtaan tori/myyntipaikka (30 vastaajaa) ja kohtaan pyöräilytapahtumakalenteri (23 vastaajaa). Suurpellon vastuksista nousi ylimmäksi myös kohta ajankohtaista (11 vastaajalla), seuraavina tulivat tori/myynti-paikka ja pyöräilykoulutus (8 vastaajalla). Kohtaan pyöräilykoulutus haluttiin poliisin pitämää koulutusta lapsille. Nämä kaikki vaikuttavat yhteisöllisyyteen ja näistä kaikista palveluista oltiin kiinnostuneita.

Taulukko 4. Pyöräilypalvelun tarjoamat sisällöt Vantaalla ja Suurpellossa.



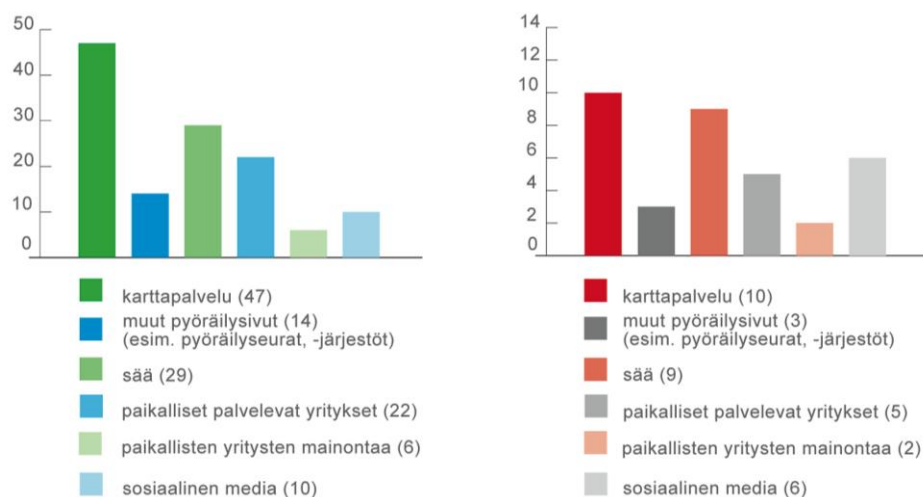
4 c. Tässä kysyttiin kaupungin tarjoamia sisältöjä (Taulukko 5). Haluttiin tietää millaista sisältöä kaupungin tulisi tarjota pyöräilijöille. Tässä kohtaa molemmat ryhmät vastasivat saman suuntaisesti. Vantaalla eniten toivottiin sisältöihin tietoa tietöistä (40 vastaajaa) ja tiedotteita/uutisia (37 vastaajaa). Suurpellon vastaavat luvut olivat tietöiden kohdalla 12 vastaajaa ja tiedotteiden/uutisien kohdalla 9 vastaajaa.

Taulukko 5. Kaupungin tarjoamat palvelut Vantaalla ja Suurpellossa.



4 d. Kysyttiin linkkien kautta saatavia palveluja (Taulukko 6). Vantaalaiset halusivat eniten linkkejä karttapalveluihin (47 vastaajaa) ja säätietoja (29 vastaajaa). Suurpellossa karttapalvelut olivat myös tärkeitä 10 vastaajalle ja säätiedot 9 vastaajalle. Eli yhteensä 64 vastaajasta 57 halusi linkkien kautta karttapalveluihin. Hyvin toimivia kartta- ja sääpalveluja on jo tarjolla Suomessa. 64 vastaajasta 27 oli kiinnostuneita lähialueen yritysten palveluista, vaikkakin Vantaan vastauksista melkein puolet olivat kiinnostuneita näistä. Tämä vaikuttaa myös osittain verkkopalvelun ansaintalogiikkaan.

Taulukko 6. Linkkien kautta saatavat palvelut Vantaalla ja Suurpellossa.



4 e. Mitä muita sisältöjä (palveluja ja toimintoja) haluaisit pyöräilyverkkopalveluun?

Vantaalaisten vastauksissa oli seuraavia toiveita:

- ”Haluaisin mahdollisuuden linkittää esimerkiksi Suunto Movescount-palvelun tiedot pyöräilyverkkopalveluun, koska seuran Movescountin kautta kaikkea liikuntaani. Palvelussa on valmiina kilometrit, kalorit jne., joten olisi helpompaa käyttää valmiita tietoja esimerkiksi pyöräilyverkkopalvelun omissa tiedoissa.”
- ”Suora palautekanava teiden kunnossapitoon, esimerkiksi auraamattomat, huonosti auratut pyörätiet, kuopat pyöräteillä jne.”
- ”Nopeampaa pyöräteiden aukeamista lentoaseman suuntaan työmatkaa ajatellen. Tällä hetkellä siltatyömaan vuoksi en ole voinut käyttää reittiä, joka muuten lyhentäisi työmatkaani 3,5 km. Tietoa tästä ja muistakin alueelle tulevista uusista pyöräilyreiteistä.”
- ”Kahvilat, kesäterassit, uimapaikat, lasten leikkipaikat ja luonnonkauniit kohteet sekä eväsretkille soveltuvat grillipaikat yms. sekä näiden aukiolotiedot. Tyhmää ajaa jäätelökioskille, joka onkin kiinni!”
- Kuntoilupalveluja
- ”Selkeä reittisuunnittelupalvelu, jossa pyörän parkki+julkinen liikenneyhteys huomioitu myös. Reitin ”kuormittavuus” eli profiilivalikko. Tallennusmahdollisuus omille sivuille.”

Suurpellon asukkaiden vastauksissa oli seuraavia toiveita:

- ”Mahdollisuus kirjata liikuntapäiväkirjaa omiin tietoihin, esim. Heiaheia-ohjelma. Helposti käytettävä kartta/-reittiopas on tietenkin Se Tärkein yhdistettynä

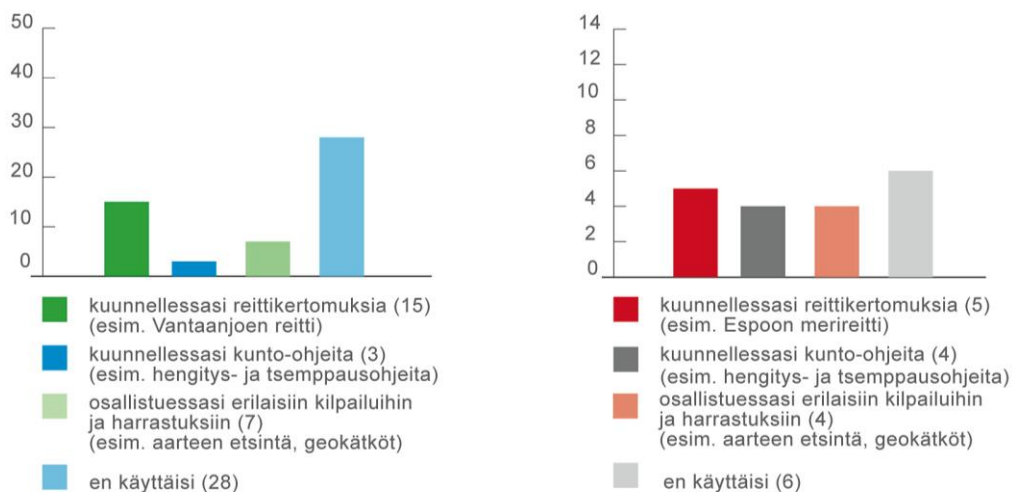
joukkoliikenteen aikatauluihin. Näitähän jo on kylläkin. Tehkää yhteistyötä metro- ja bussitahojen kanssa pyöräilyn edistämiseksi, jotta tulisi hyvät liityntäpysäköinnit palveluineen, ruokakauppa/kioskit.”

- Tietoa kaavoista, avattavista reiteistä ja tienhoidosta.
- Sää
- Pyöräliikkeet

Osiossa III oli kaksi kysymystä siitä, millaisia palveluja tai toimintoja vastaaja käyttäisi pyöräilyn aikana.

5 a. Kysyttiin käyttäisikö pyöräilyn aikana älypuhelinta (Taulukko 7). Vastaajat kertoivat, että eivät käyttäisi älypuhelinta pyöräilyn aikana vantaalaiset (28 vastaajaa ja suurpeltolaiset 6 vastaajaa). Tätä voitaneen tulkita myös siten, että liikenneturvallisuuden takia pidetään parempana, että pyöräilyn aikana ei käytetä puhelinta. Molemmissa ryhmissä kuitenkin älypuhelinta käytettäisiin ajon aikana esimerkiksi reittikertomusten kuunteluun (Vantaalla 15 vastausta ja Suurpeltossa 5 vastausta).

Taulukko 7. Älypuhelimien käyttö pyöräilyn aikana Vantaalla ja Suurpeltossa.



5 b. Mitä muita palveluja ja toimintoja haluaisit älypuhelimeen?

Vantaan vastaukset:

- Reittiopastusta
- ”Älypuhelin olisi mainio, kun siinä näkyisi reitti/tie ja topografikartta, syke, nopeus, sää ja nähtävyydet, joista linkki lisätietoihin.”

- ”Katsoisin älypuhelimella, että onko reitilläni esteitä.”
- ”Paikantava palvelu, joka piirtää kartan ja mittaa reitin, nopeuden, kulutetut kalorit, jne. Kalorilaskuri voi laskea, kuinka paljon kaloreita kuluu pyöräillessä.”
- ”Hyvää musiikkia, joka tsemppaa parempaan suoritukseen.”
- Kauppakassipalvelu (ostosten nouto pyörällä).
- Tiedotteet tierikoista, säämuutoksista. Palvelu, josta voi poimia halutessaan itselleen ajankohtaiset toiminnot.
- GPS/kartta, reitit.

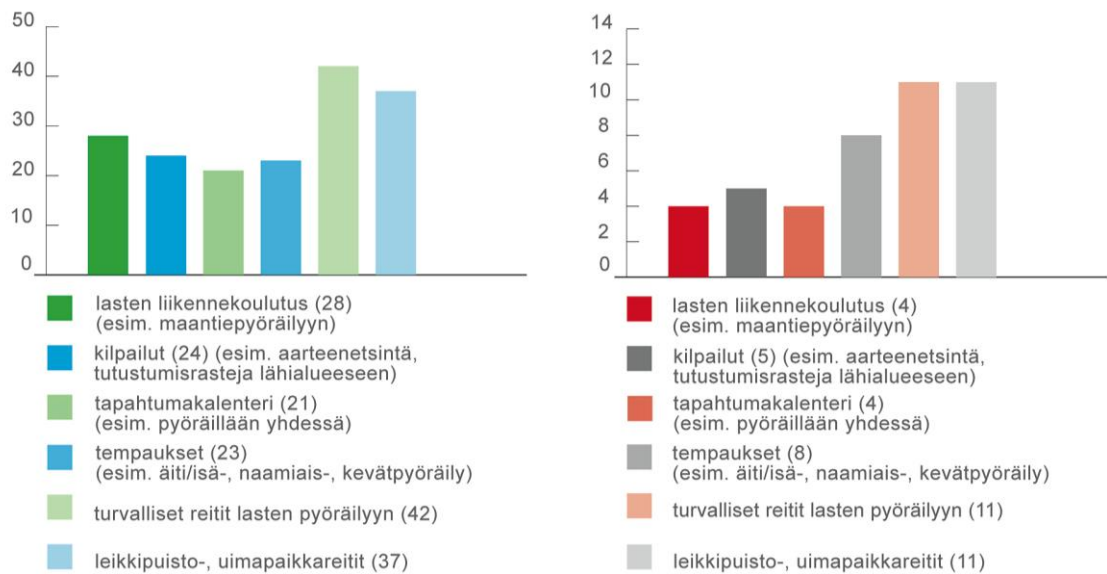
Suurpellon vastaukset:

- Tracker-sovellus
- ”Jos vaikka reittiin tullut muutoksia tietöiden tai onnettomuuksien johdosta. Musiikkia, säätiedotuksia ...”
- Alueen pyöräliikkeet, huoltoasemat yms. yllätysten sattuessa.
- Talvella avaraustilanteet yms. kulkuun vaikuttavat tekijät.

Osiossa IV kysyttiin kahdella kysymyksellä, millaisia palveluja tai toimintoja vastaaja haluaisi lapsiperheille.

6 a. Palveluja ja toimintoja lapsiperheille (Taulukko 8). Molemmissa ryhmissä nousivat samat toiveet esille. Vantaalaiset halusivat turvallisia reittejä lasten pyöräilyyn (42 vastaajaa) ja leikkipuisto-, uimapaikkareittejä (37 vastaajaa). Suurpeltolaiset halusivat turvallisia reittejä lasten pyöräilyyn (11 vastaajaa) ja leikkipuisto-, uimapaikkareittejä (11 vastaajaa). Eli 64 vastaajasta 53 toivoi turvallisia pyöräreittejä lapsille. Tässä on selkeitä toiveita kaupunkisuunnitteluun lapsiperheiden näkökulmasta ja varsinkin Kivistön alueelle.

Taulukko 8. Palveluja ja toimintoja lapsiperheille Vantaalla ja Suurpellossa.



6 b. Mitä muita palveluja ja toimintoja haluaisit lapsiperheiden pyöräilyverkkopalveluun?

Vantaan vastaukset:

- ”Pyörätiet olisi joka paikassa. Aika monilta paikoilta pyörätiet puuttuvat valitettavasti ja reitti ei ole turvallinen. Esimerkiksi Länsi-Vantaalla joudumme menemään autolla ja syy on se, että pyörätie puuttuu.”
- Vinkkejä eväspaikoista / kioskeista
- Jäätelökioskit ja aukioloajat
- Paikallispoliisi esittäytyy (turvallisuusohjeet)
- Pyörien pysäköintimahdollisuudet, myös lasten pyörät. ”Levähdyspaikat”.

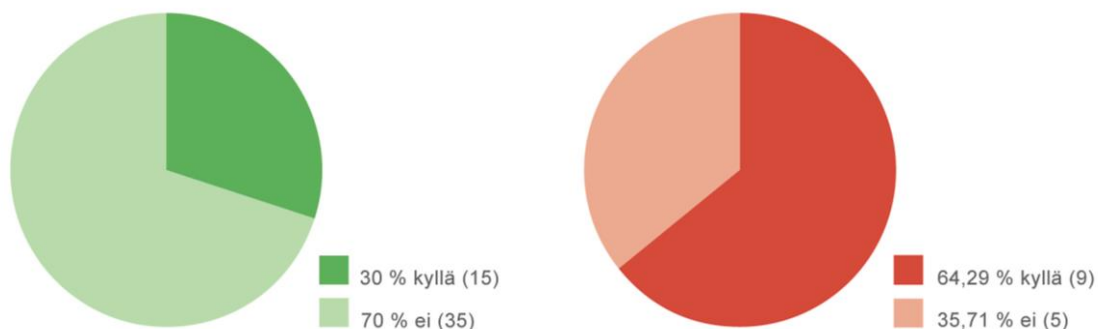
Suurpellon vastaukset:

- ”Liikennekoulutus ja tutustuminen lähiasuinympäristöön tärkeimmät! Tempaus kuulosti innostavalta, mikä auttaa pyöräilyn hypettämisessä ja edistää pitkällä tähtäimellä kuntoliikuntaa.”

Osiossa Pyöräilypalveluun kirjautuminen oli kaksi kysymystä:

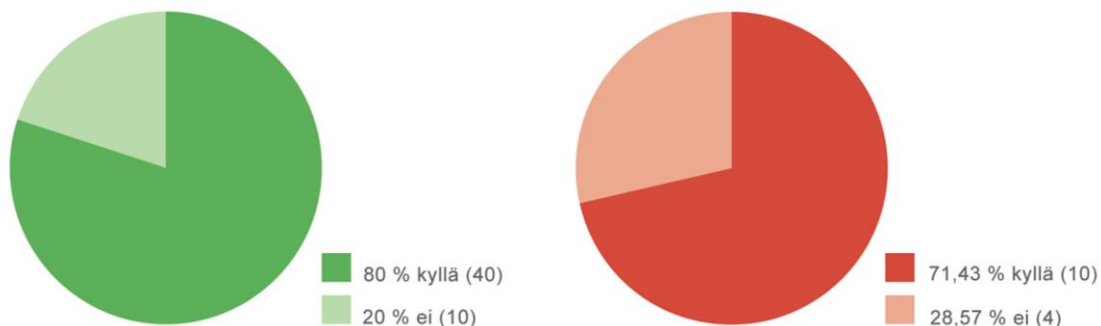
7 a. Haluatko, että palveluun kirjaudutaan omilla tunnuksilla (Kuvio 45). Verkkopalvelun sujuvan käytön takia kysyimme tätä. Tässä kohtaa vastaukset menivät ryhmiltä ristiin. Vantaalaiset eivät halunneet kirjautumista omilla tunnuksilla verkkopalveluun (35 vastaajaa), kun taas suurpeltolaiset halusivat oman kirjautumisen (9 vastaajaa). Kuvastaako tämä tulos vantaalaisten MarjaVerkon alueen vanhojen asukkaiden

yhteisöllisempää tapaa elää alueella kuin uuden Suurpellon asukkailla? MarjaVerkon alueen asukkaat ovat hyvin aktiivisia yhteisöllisiä toimijoita, kun taas Suurpellon uudet asukkaat eivät välttämättä ole vielä ehtineet niin pitkälle yhteisöllistystä?



Kuvio 45. Palveluun kirjaudutaan omilla tunnuksilla Vantaalla ja Suurpellossa.

7 b. Haluatko, että palveluun kirjaudutaan vain, kun ladataan omaa aineistoa (Kuvio 46). Tässä molemmat ryhmät vastasivat samoin. Vantaalaiset halusivat kirjautua vain, kun palveluun ladataan omaa aineistoa (40 vastaajaa). Suurpeltolaisista 10 vastaajaa halusi kirjautua, kun omaa aineistoa ladataan palveluun.



Kuvio 46. Palveluun kirjaudutaan vain, kun ladataan omaa aineistoa Vantaalla ja Suurpellossa.

6.5 Haastattelut

Haastateltava 1. Vantaan kaupungin virkamies (20.3.2013)

Haastattelun aikana esittelimme projektiamme sekä e-lomakekyselyn rakennetta ja saatuja tuloksia. Hän piti hyvänä kyselyssä käytettyä vertailuryhmää Espoosta.

Hän piti ideaa toteutuskelpoisena. Tämä sopii Vantaan kaupungin pyöräilyn edistämisteemaan. Täältä löytyy paljon reittejä ja paikkoja, joihin voidaan tutustua

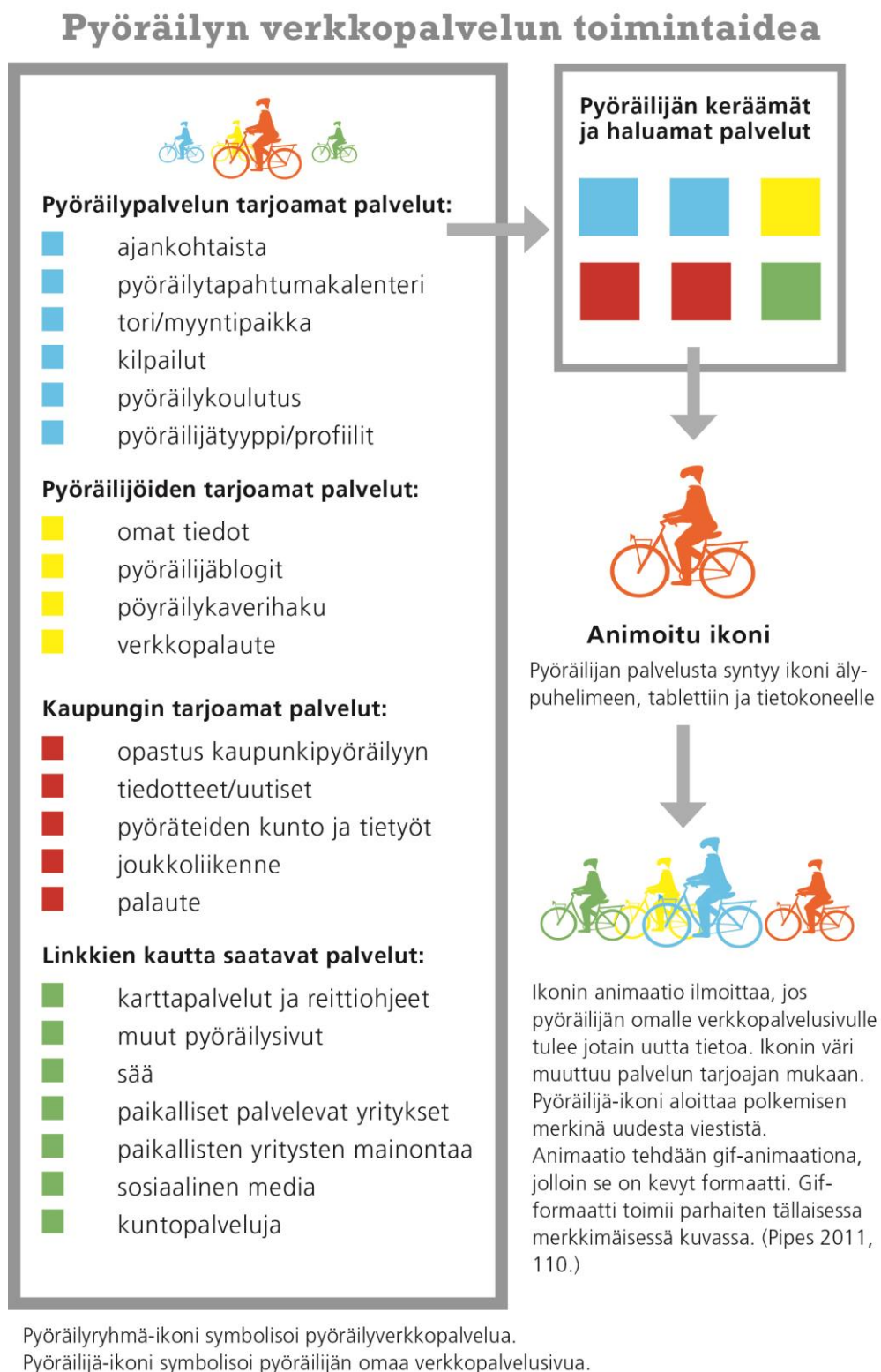
pyöräilemällä. Yhteisöllinen toiminta sopii erityisen hyvin Kivistön alueelle, koska siellä jo nyt toimitaan hyvin yhteisöllisesti. Heillä on aktiivinen MarjaVerkko -nettisivusto ja aktiivisia asukkaita siellä toimimassa. Pyöräilijöiden verkkopalvelu toimisi näin aktiivisella alueella. Esimerkiksi uusiin asukkaisiin ollaan yhteydessä seurakunnan ja MarjaVerkon toimesta.

Pyöräilyverkon rakenteen idea tuntui hänestä toimivalta. Alueen asukkailla olisi tietoa helposti saatavilla ja asukkaat tutustuisivat omaan asuinalueeseensa. Verkkopalvelulla on tarkoitus saada pyöräilyä näkyvämmäksi ja lisätä pyöräilyä. Verkkopalvelun esittely sopisi myös asuntomessujen yhteydessä esiteltäväksi.

Haastateltava 2. Vantaan kaupungin virkamies (21.3.2013)

Haastateltava kertoi Vantaan kaupungin tekemän uutta liikennestrategiaa, jossa otetaan huomioon myös kevyt liikenne ja sen houkuttelevuus. Yhtenä tavoitteena on pitää myös avointa rajapintaa asukkaiden ja kaupungin välillä sähköisissä välineissä. Tällaiselle verkkopalvelulle on tilausta. Aiemmat strategiat ovat painottuneet enemmän liikenneturvallisuuden huomioon ottamiseen. Haastateltava kiinnittää työssään huomion esimerkiksi asemiin, jatkoyhteyksiin ja lähipalveluun sekä pyöräilyn suosion kasvattamiseen. Haastateltava ehdottaa, että sivujen ylläpito voisi olla myös yksityisellä palvelun tarjoajalla, jolloin yritys voisi myös samalla mainostaa tuotteitaan sekä palvelujaan.

7 Lähialueen yhteisöllisen verkkopalvelun toimintaidea



Kuvio 47. Pyöräilyn verkkopalvelun toimintaidea.

Lähialueen yhteisöllisen verkkopalvelun toimintaideana (Kuvio 47) on pyöräilijän itsensä keräämä verkkopalvelu. Lähipyöräilypalvelu tarjoaa pyöräilijälle sivujen ylläpitäjän tarjoamat sisällöt, muiden pyöräilijöiden tarjoamat sisällöt, kaupungin tarjoamat sisällöt ja linkkien kautta löytyvät palvelut. E-lomakekyselymme mukaan haluttiin kirjautua palveluun sisään vain, kun pyöräilijä kirjaisi omia tietojaan sinne ja samalla hän pääsisi määrittämään mitkä tiedot hänestä ovat julkisia.

Pyöräilypalvelun tarjoamat palvelut voisivat olla esimerkiksi ajankohtaiset tapahtumat lähialueella, pyöräilykalenterin päivittäminen, pyöräilyvälineiden myyntipaikan ylläpitäminen, erilaisten kilpailujen järjestäminen esimerkiksi älypuhelimien välityksellä. Paikallinen poliisi voisi tarjota pyöräilykoulutusta ja infoa pyöräilyyn liittyvistä ohjeista ja käyttäytymisestä liikenteessä. Pyöräilijä voisi etsiä itselleen sopivan pyöräilijäprofiilin, jolla hänet olisi helppo tavoittaa ja jonka avulla voisi välittää tietoa pyöräilypalveluista.

Pyöräilijöiden tarjoamissa palveluissa jokainen pyöräilijä voi laittaa sinne omia tietojaan ja kirjoittaa blogia. Lähipyöräilijät löytäisivät pyöräilyseuraa ja saisivat vinkkejä lähialueen pyöräilyreiteistä ja -paikoista, jonne pyörällä kannattaa mennä. Täällä pyöräilijöiden on mahdollista antaa verkkopalautetta palvelusta.

Kaupungin tarjoamista palveluista löytyisi opastus kaupunkipyöräilyyn. Sieltä löytyisi esimerkiksi uima-, leikki-, retki- ja grillauspaikat. Lapsiperheille olisi hyvä tarjota turvallisia pyöräilyreittejä ja opastusta näihin kohteisiin. Palvelusta löytyisi myös lähialueen paikallista historiaa ja kulttuuria koskevaa tietoa, jota voisi myös kuunnella pyöräillessä. Puhelimeen voisi myös ladata tai aktivoida reittikertomuksia arkkitehtuurista, luonnosta ja vaikka kasvillisuudesta. Opastuksen avulla uudet ja vanhat asukkaat pääsisivät tutustumaan lähialueeseensa ja löytämään kaupungin tarjoamia palveluja kuten esimerkiksi uimahallit ja kirjastot. Halutessa voisi hakea reittiopastuksen vaikka lähimpään terveyskeskukseen. Kaupunki tiedottaisi pyöräilyyn kannustavista asioista. Se uutisoisi kaupunginosaa koskevista tapahtumista pyöräilyn saralla. Sieltä löytäisi joukkoliikenneaikataulut ja mahdolliset pyöräparkit. Kaupunki tiedottaisi pyöräteiden kunnosta (auratuista ja hoidetuista teistä). Tämä palvelu olisi myös pyöräilijöiden äänitorvi kaupungin pyöräilypalveluista.

Linkkien kautta saatavat palvelut toisivat muiden verkkopalvelut lähemmäksi lähipyöräilijää. Karttapalvelulla voisi hakea pyöräilyreitit esimerkiksi sivulta

<http://pk.reittiopas.fi/> tai syventyä pyöräreitin vaativuuteen topografiakartan avulla. Pyöräilyseurojen sivuilta voisi hakea esimerkiksi huolto-ohjeita (http://www.poljin.fi/pyorailijoille/pyoran_huolto-sivulta). Sääennusteet ennen pyöräilyä löytyisivät Ilmatieteen laitoksen sivulta (<http://ilmatieteenlaitos.fi/saa/vantaa/vantaankoski>). Tämän alueen pyöräilyalan liikkeet, kahvila-, kesäterassi- ja erilaiset tapahtumayrittäjät pääsisivät tiedottamaan ja markkinoimaan omia palvelujaan pyöräilijöille. Yhteydet esimerkiksi Twitteriin ja Facebookiin löytyisivät täältä. Omaa kuntoaan voisi tarkkailla esimerkiksi kalorilaskurilla tai sykemittauksella älypuhelimien avulla. Oman kunnon kirjaaminen voisi tapahtua esimerkiksi osoitteessa: <https://www.heiaheia.com/>.

Älypuhelimien pyöräilyverkkopalvelun avulla pyöräilijä voisi tunnistaa autot, jalankulkijat, pyöräilijät ja haluttaessaan myös itselleen tutut pyöräilijät. Reitillä älypuhelin kertoisi tietoa päivän tapahtumista ja sovitusta tapaamisesta matkan aikana. Puhelimella voisi välittää myös tietoa muille pyöräilijöille ("sinulla on reppu auki"). Palvelu antaisi myös puhtia ylämäessä ja muistuttaisi yleiskunnon vaikutuksesta parisuhteesta. Ja lopuksi palvelu kertoisi pyöräilyreissun jälkeen, mitä nyt saa syödä.

Lähipyöräilijät siis rakentavat omat pyöräilyverkkopalvelunsa (Kuvio 48). Palvelu tulee näkyviin omalle tietokoneelle, älypuhelimeen tai tablettitietokoneeseen pyöräilijä-ikonina, joka on lähipyöräilijän näköinen. Sen väri muuttuu, jos verkkopalveluun on tullut uutta tietoa. Ikonin värin muuttuessa pyöräilijä-ikoni aloittaa pyöräilyn, joten tämä pieni muutos ikonissa ohjaa pyöräilijän menemään pyöräilyverkkopalveluunsa.



Kuvio 48. Älypuhelimessa palvelut tulevat näkyviin pyyhkäisy menetelmällä.

Pyöräilijä kerää haluamansa palvelut omaan palvelunäkymäänsä netissä, jonka jälkeen älypuhelimien näytöllä näkyy pyöräilijä-ikoni. Väriään vaihtava pyöräilijä-ikoni päänäkyymässä toimii linkkinä pyöräilijän palvelunäkymään. Ikonin animaatio ilmoittaa, jos pyöräilijän omille verkkopalvelu-sivuille tulee jotain uutta tietoa. Pyöräilijä-ikoni aloittaa polkemisen merkkinä uudesta viestistä. Ikonin väri muuttuu palvelun tarjoajan mukaan. Koskettamalla ikonia käyttäjä pääsee omaan palvelunäkymäänsä. Jos käyttäjä haluaa mennä vielä varsinaiselle verkkopalvelun sivulle niin hän voi koskettaa pyöräilijäryhmä-ikoniaan. Varsinaiselta verkkopalvelusivulta siirtyminen omaan sivustoon tapahtuu mustan pyöräilijä-ikonin kautta.

8 Yhteenveto ja pohdinta

Kuluneet kaksi vuotta projektin tekemisessä ovat olleet todella mielenkiintoisia ja opettavaisia meille molemmille. Olemme tutustuneet ja kokeilleet uusia menetelmiä palvelumuotoilun osalta (esimerkiksi workshop -työskentely), syventäneet tietämystämme menetelmäpuolella, paneutuneet uusiin sisältöihin (LAD-hanke ja Marja-Vantaa projektit, verkkopalvelun suunnitteluun vaikuttavat tekijät ja rakenteet). Olemme pystyneet hyvin hyödyntämään tässä kaksivaiheisessa toimintatutkimuksessa ensimmäisen vaiheen aineistot ja kehittämään toimintaa näiden pohjalta työmme toisessa vaiheessa suunnitellessamme verkkopalvelun sisältöä.

Tutkimustyössä olemme etsineet ensin projektillämme ymmärrystä. Ymmärrys vaiheessa (palvelumuotoiluprosessin ensimmäinen vaihe) haimme aikaisemmin tehdyistä projekteista tietoa sekä tutustumalla pyöräilyyn liittyviin virkamies- ja valtiovallan päätöksiin. Aloittaessamme hahmottamaan projektin tarkoitusta keskustelimme keskenämme ja teimme swot-analyysin pyöräilypylvästä. Tämä jälkeen rakensimme yhdessä haastattelupohjan, jolla lähestyimme työmatkapyöräilijöitä asiakasymmärryksen hankkimisella.

Tehdessämme strukturoidun haastattelun meidän ymmärrys pyöräilypalveluun syveni. Keskustelut pyöräilypylvään toiminnoista ja palveluista sekä tehty haastattelu auttoi meitä tekemään e-lomakekyselyn. E-lomakkeen pohjana oli taustatyö ja työmatkapyöräilijöiden haastattelut. E-lomakekyselyssä pyrimme kartoittamaan paremmin Kivistössä ja Vantaalla asuvien toiveet ja odotukset tulevaan pyöräilypalveluun. Kyselyssä haimme tietoa pyöräilypylvään ulkoasuun, toimintoihin ja palveluun liittyviin tekijöihin sekä miten pyöräilyverkkopalvelu palvelisi lähialueen asukkaita.

E-lomakekysely oli haasteellista suunnitella, koska kysymysten tekeminen oli työlästä ja kysymysten tulkintaa emme voineet ennakolta tietää. Tästä johtuen testasimme kysymyksiä ennen e-lomakkeen julkaisua. E-lomakekyselyllä tavoitimme suuremman määrän vastaajia, jolloin saimme kvantitatiivista tutkimusaineistoa analysoitaviksemme.

Haastattelun ja e-lomakekyselyn vastauksista rakensimme workshopin Vantaan Designikkunan tiloihin pyöräilijöitä varten. Saman aikaisesti kokeilimme verkkopalvelun prototyypin toimivuutta, jotta meidän oma käsitys verkkopalvelun toimivuudesta pyöräilijöille hahmottuisi. Workshopiin kokosimme aiemmat tulokset ja annoimme ne

työpajalaisten vapaaseen käyttöön sanakorttien avulla. Workshopin onnistumisen takana oli hyvin tehty taustatyö ja itse tilaisuuteemme tarkoin suunniteltu ohjelma. Työskentely oli antoisaa sekä työpajaan osallistujille että meille järjestäjille. Workshopin tulokset olivat hyvin esiteltyjä ja perusteltuja (kvalitatiivisia). Saadun aineiston tulokset annoimme myös muotoilu-opiskelijoille käyttöön heidän pyöräilypylvään suunnittelua varten. Me saimme workshopista aineistoa myös verkkopalvelun sisällön luomiseen. Viime keväänä teimme myös pylvään suunnittelijoille oman prototyypin pyöräilypylväästä.

Syksyllä 2012 jatkoimme verkkopalvelun suunnittelua uusin menetelmin. Halusimme tutkia verkkopalvelua nyt Six hats- analyysin avulla, jolloin pohdimme verkkopalvelua eri näkökulmista. Pohdinnan jälkeen karsimme risut ja jatkoimme työtämme skenaarioiden kautta eteenpäin.

Skenaario-työskentelyssä pääsimme haastattelemaan Vantaalla asuvia ja työskenteleviä. Nyt loimme keskustelun pohjaksi älypuhelimien toimintojen käytön erilaisissa pyöräilytilanteissa. Haastateltavat olivat innokkaita lähestymään uusia pyöräilytilanteita älypuhelimien kanssa. Keräsimme haastattelusta laadullista (kvalitatiivista) aineistoa. Tämä antoi ajatuksen suunnitella verkkopalvelun prototyypin älypuhelimeen.

Miten verkkopalvelua käytettäisiin älypuhelimella? Älypuhelimeen haluttiin uusia palveluja, jotka innostaisivat ja ohjaisivat liikkumaan pyörällä. Tämä oli aluksi meille uusi ajatus, pyöräilyreitit aikana voidaan käyttää verkkopalvelun toimintoja hyväksi. Työstäessämme verkkopalvelun sisältöjä saimme jäsennettyä paremmin kohderyhmäämme. Kohderyhmäksi muodostuivat lähialueen perusasukkaat sekä heistä naiset, jotka välittäisivät parhaiten pyöräilyn ”ilosanomaa” perheilleen ja puolisoilleen sekä muihin yhteisöihin.

Seuraavaksi teimme e-lomakehaastattelun Vantaan Kivistöön ja otimme vertailu ryhmäksi Espoon Suurpellon uuden asuin alueen. Kyselymme onnistui hyvin, vaikka se tapahtui kevät talvella. 64 vastaajasta oli 39 naista. Ikähaarukka vastasi ruuhkavuosia elävistä nuorista aikuisista keski-ikäisiin eli 31-50 -vuotiaisiin (65 vastaajasta 45 kuului tähän ikäryhmään). Olimmehan kiinnittäneet tutkimuksessa jo huomiota naisten tärkeään tehtävään viedä uusia elintapoja perheisiin ja yhteisöihin. Kyselyn jälkeen

pääsimme jatkamaan verkkopalvelun toimintojen suunnittelua ja kehittämään prototyyppiämme siitä.

Tutkimusongelmaamme pääsimme parhaiten lähestymään, kun katsoimme ja työstimme tilannetta eri menetelmin eri näkökulmista. Menetelmällisesti ja laadullisesti saimme parhaiten aineistoa haastatteluilla, työryhmätyöskentelyllä, skenaarioiden avulla sekä käytettävyydestien kautta.

Havaintojemme perusteella älypuhelimien käyttö on kuitenkin lisääntymässä. Verkkopalvelun suunnittelussa jouduimme ottamaan huomioon puhelimen eri toimintalustat, joilla palvelun on toimittava sujuvasti. Käyttäjillä on omia toiveita ja tarpeita palvelun rakenteesta, jolloin palvelun on hyvä olla käyttäjän muokattavissa halutunlaiseksi.

Toisen vaiheen e-lomakekyselyn vastauksista tuli selville se, että kaikki käyttäjät eivät välttämättä ole vielä perillä uuden teknologian mahdollisuuksista ja laitteista. Puolet suurimmasta vastaajajoukosta ei edes käyttänyt älypuhelinia pyöräilyn aikana. 64 vastaajasta 34 ei käyttäisi älypuhelinia pyöräilyn aikana. Ikähaarukassa 31–40 -vuotiaat 18 henkilöä 35 henkilöstä vastasi, ettei käytä älypuhelinia pyöräilyn aikana. (Tässä kohtaa voidaan osittain myös olettaa, että vastaajat halusivat olla käyttämättä puhelinia ajon aikana esimerkiksi turvallisuussyiden takia. Koska he sitten kuitenkin seuraavissa kysymyksessä halusivat käyttää älypuhelinia esimerkiksi kuunnellessa reittiopastusta ja -kertomuksia. Toisessa kysymyksessä he vastasivat käyttävänsä verkkopalvelua älypuhelimella 64 vastaajasta 51.) Tilanne elää koko ajan ja yhä nuoremmat omistavat jo älypuhelimia ja ovat niiden sujuvia käyttäjiä. Samalla tekniikka uudistuu sekä tulee yhä enemmän käyttäjäystävällisemmäksi.

Kaupunkisuunnittelussa tulee ottaa huomioon lähialuesuunnittelu niin, että pyöräilijä löytää lähipalvelut, hyvin hoidetut pyörätiet ja jatkoyhteydet joukkoliikenteeseen. Jos omaa kotia lähellä on kevyen liikenteen väyliä, esimerkiksi työmatkaliikuntaa harrastetaan enemmän. Jos taas asuu lähellä uimahallia ja kuntosalia, todennäköisyys harrastaa uintia tai käydä kuntosalilla on suurempi, kertoo erikoistutkija Katja Borodulin Terveiden ja hyvinvoinnin laitokselta (THL) STT:n artikkelissa: Kuntosalin tai pyörätien läheisyys vaikuttaa harrastamiseen. (Hämeen sanomat sunnuntaina 14. 04.2013).

Kaupunki voisi tarjota asukkailleen pyöräilyyn liittyvää ohjausta ja ohjeet siitä, miten löytää uudet pyöräilypalvelut asuinalueellaan. Pyöräily-ystävällisen kaupungin on annettava lupaus kaupunkilaisille hyvin hoidetuista pyöräilyteistä ja palveluista, jotka toimivat myös talvella. Kaupungin tarjoamat hyvät kulttuuri-, maisema- ja pyöräilyreitit voivat tarjota palkitsevia kokemuksia käyttäjilleen.

Yhteisöllisyyden ja pyöräilyn lisäämiseen tarvitaan aktiivista asukasyhteistyötä, jollaista onkin esimerkiksi Kivistön alueella, sekä kaupungin tarjoamia mahdollisuuksia kevyen liikenteen infrastruktuurin ja palvelujen parantamiseksi. Esimerkiksi tarvitaan hyvät, riittävän leveät ja turvalliset ajoväylät sekä pyörien turvalliset pysäköintipaikat julkisen liikenteen pysäkkien läheisyydessä. Hyvänä lisänä tarvitaan lupaus tiedottaa tulevista liikenteen ongelmakohdista kuten tietöistä alueella.

Alueella olisi hyvä toimia yhteisöllinen ja aktiivinen verkkopalvelu kuten MarjaVerkko, joka voisi olla yksi hyvä palvelun ylläpitäjä tai yhteistyötaho. Silloin alueen vanhat ja uudet asukkaat tutustuisivat paremmin toisiinsa ja alueen yhteisöllisyys kasvaisi.

Työstämme voidaan tehdä useita jatkotutkimus ja -kehityshankkeita. Olemme keskustelleet viestinnän koulutusohjelman kanssa niistä. Aiheesta tulisi kaksi oppinäytetyötä. Ensimmäinen työ olisi verkkopalvelun visuaalisen ilmeen suunnittelu, toteutus ja markkinointimateriaalien työstö Asuntomessuille 2015 sekä toinen työ olisi koko verkkopalvelun ”koodaus” responsiivisesti yhteistyössä visuaalisen suunnittelijan sekä tulevan ylläpitäjän kanssa.

Pyöräilijän verkkopalvelun suunnittelun lähtökohtana on Vantaan pyöräilypalvelun ilme. Verkkopalvelun visuaalisen ilmeen suunnittelussa olisi tekijän hyvä ottaa huomioon myös esteettisen suunnittelun perussääntöjä kuten selkeys, johdonmukaisuus, miellyttävä ulkonäkö ja yksinkertaisuus. Helpon toimivuuden lisäksi on tärkeää ymmärtää myös visuaalinen identiteetti, tasapaino, harmonia, jännitteet ja yllätyksellisyys.

Verkkopalvelu on tarkoitettu ensisijaisesti tavallisille kuluttajille. Niinpä haluamme ihmisten kokevan sen miellyttävänä, palkitsevana, pirteänä ja paikkana, jonne on mukava mennä taas uudestaan ja jonne voi tuoda omia sisältöjä esimerkiksi kuvina tai teksteinä reiteiltä. Humoristista otetta ulkoasun suunnittelussa ei pidä unohtaa, koska haluamme uusien sekä vanhojen asukkaiden kiinnostuvan tästä pyöräilijän

verkkopalvelusta. Tavallisilla ihmisillä tarkoitamme tässä esimerkiksi arkena pyöräileviä ja/tai satunnaisia pyöräileviä, perheitä, jotka eivät kuulu joukkoon kilpa- tai harrasteurheilijat. Haluamme tavoittaa verkkopalvelulla mahdollisimman monia alueella asuvia.

Koodaajan tai konseptisuunnittelijan on suunniteltava verkkopalvelu monimediaalisesti, koska palvelun on toimittava eri alustoilla. Suunnittelussa on otettava huomioon myös se, mikä tulee olemaan palvelun varsinainen alusta ja lähdetäänkö palvelua rakentamaan sen mukaan. Palvelun rakenteen tulisi olla yksinkertainen ja helppo ymmärtää. Tekijän on mietittävä tarpeelliset hakutoiminnot sekä eri linkkien yhdistymiset pyöräilyverkkopalveluun.

Verkkopalvelun sisältöihin voisi liittää kohdan, johon kootaan tietoa uuden tekniikan tuomista mahdollisuuksista pyöräilijälle. Siellä voitaisiin opastaa käyttäjiä näiden uusien laitteiden ja ohjelmien käyttöön käyttäjälähtöisesti. Täällä pyöräilijät voisivat neuvoa ja kertoa kokemuksistaan toisilleen.

Verkkopalveluun voisi lisätä myös shortcut toiminnan (Kuvio 49). Shortcut tarkoittaa älypuhelimissa ja tableteissa toimivaa sovellusta, joka yhdistää painetun tuotteen digitaaliseen lisäsisältöön kuvantunnistuksen tai ikonin avulla. Shortcutin kautta tarjottava lisäsisältö voi olla mitä tahansa digitaalista materiaalia, kuten kuvia tai videoita. Lisäsisältönä voi olla myös älypuhelimella käytettäviä toimintoja, kuten asian tai artikkelin kommentointi tai jakaminen. (Esimerkkinä tästä lehtiartikkelit, joista voi nähdä lisäsisältöjä shortcutin avulla tai Suomen Postin uusi Nuuksion kansallispuiston postimerkki, josta voi nähdä videon Suomen luonnosta.)



Kuvio 50. Verkkopalvelumme käyttäjän omalla sivulla voisi olla valmiiksi ladattu shortcut-ikoni.

Jatkotutkimusaiheita tähän liittyen löytyy myös hyvin puettavan teknologian, älyvaate- sekä materiaalipuolen sovelluksista. Aina ei välttämättä kuitenkaan tarvita älypuhelinia,

vaan voidaan käyttää muita irrallisia laitteita kuten esimerkiksi Googlen markkinoimia älylaseja, joiden avulla voidaan saada näkyville pyöräilyn reittikartta, kuunnella opastusta sekä ottaa valokuvia maisemista. Tämän tyyppiset lasit voivat toimia pyöräillessä samalla aurinkolaseina tai suojalaseina.

Tulevaisuudessa myös älypuhelin voi antaa pyöräilijälle henkilökohtaista tietoa, kuten esimerkiksi elintoimintojen syke, pulssi, kuntoreitin kuormittavuus ja kaloreiden kulutus. Onhan se hyvä, kun älypuhelin voi varoittaa käyttäjäänsä ”ylikunnosta”.

Suunnittelemaamme pyöräilyn verkkopalvelua voidaan monistaa muiden asuinalueiden käyttöön, joissa lähtökohtana on pyöräily-ystävällinen suunnittelu.

”Langaton laajakaista, sosiaalinen media, pilvipalvelut, älypuhelimet ja sormitietokoneet ovat vasta tulleet laajamittaiseen käyttöön. Nämä teknologia-alustat ja uudet päätelaitteet ovat käynnistäneet globaalin innovaatiotsunamin.” (Tenhunen Arto 2012)

9 Lähteet

Aro, Jari ja Jokivuori, Pertti (2010): Klassinen sosiologia ja moderni maailma. Helsinki: WSOY pro Oy. Teoksessa Kangaspunta, Seppo (toim.) 2011: Yksilöllinen yhteisyys – Avaimia yhteisöllisyyden muutoksen ymmärtämiseen. Tampereen Yliopistopaino Oy Juvenes Print.

Aalto 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus
http://www.taik.fi/palvelut/future_home_institute/tutkimus/termit.html (luettu 06.04.2013).

Elliot, Anthony & Lemert, Charles (2009): The Global New Individualist Debate: Three Theories of Individualism and Beyond. Teoksessa Kangaspunta, Seppo (toim.) 2011: Yksilöllinen yhteisyys – Avaimia yhteisöllisyyden muutoksen ymmärtämiseen. Tampereen Yliopistopaino Oy Juvenes Print.

Espoo 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus
http://www.visitespoo.fi/matkailuopas/nae_ja_koe/ulkoilu/pyoraily (luettu 20.04.2013)

Fillarikalenteri 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus
<http://www.fillarikalenteri.fi/help/about> (luettu 14.04.2013)

Frida 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus
<http://www.elka.fi/fida/index.php?id=115&page=Pecha%20Kucha> (luettu 07.05.2013)

Hepo 2013 A. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.hepo.fi/yhdistys/> (luettu 20.04.2013).

Hepo 2013 B. [verkkodokumentti]. Saatavuus
<http://www.hepo.fi/yhdistys/jasenyys/liity-jaseneksi/> (luettu 20.04.2013).

Hirsijärvi, Sirkka & Hurme Helena 2010. Tutkimushaastattelu – Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Tallinna; Gaudeamus Helsinki University Pres.

HSL 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus
<http://www.hsl.fi/fi/matkustajanopas/Sivut/pyorailijalle.aspx> (luettu 20.04.2013).

Ihalainen, Pekka, Kalli, Pekka ja Kiviniemi, Kari 2011, Sosiaalinen media ja verkostoituminen. Saarijärven Offset Oy: Opetus-, kasvatus- ja koulutusalojen säätiö.

Innokylä 9.1.2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus www.innokyla.fi/web/malli116776 (luettu 07.05.2013)

Isokangas, Antti & Vassinen Riku 2011. Digitaalinen jalanjälki. Kariston Kirjapaino Oy Oy Hämeenlinna: Taletum Media Oy.

JYPS 2013 [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.jyps.info/seura> (luettu 15.04.2013).

Jyväskylän yliopisto 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus
<http://kans.jyu.fi/sanasto/sanat-kansio/sosiaalinen-media> (luettu 15.04.2013).

Koppa 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus

<<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategia/etnografinen-tutkimus>> (luettu 06.04.2013).

LAD 2011–2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus <<http://lad.metropolia.fi/lad.html>> (Luettu 14.2.2013).

LAD wiki 2011–2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus <<https://wiki.metropolia.fi/display/lad/Syksy+2011+-+case+l>> (luettu 18.2.2013).

Lehtovirta, Vili & Räsänen, Pekka (2010): How do young people identify with online and offline peer groups? A comparison between UK, Spain and Japan. Journal of Youth Studies. Teoksessa Kangaspunta, Seppo (toim.) 2011: Yksilöllinen yhteisyys – Avaimia yhteisöllisyyden muutoksen ymmärtämiseen. Tampereen Yliopistopaino Oy Juvenes Print.

Leiniö, Timo 19.7.2012. [verkkodokumentti] Saatavuus <<http://www.sofokus.com/blogi/mita-on-responsiivinen-design/>> (luettu 5.5.2013).

London Cycling Campaign 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus <<http://lcc.org.uk/pages/who-we-are>> (luettu 21.04.2013).

Londoncyclist 2013 A. [verkkodokumentti]. Saatavuus <<http://www.londoncyclist.co.uk/about/>> (luettu 21.04.2013).

Londoncyclist 2013 B [verkkodokumentti]. Saatavuus <<http://www.londoncyclist.co.uk/about/>> (luettu 21.04.2013).

Matikainen, Janne (2008): Sosiaalinen media – millaista sosiaalisuutta? Tiedotustutkimus 31(4): 24–42.

Mattelmäki, Tuuli ja Kirsikka Vaajasalo 2007 Yhteissuunnittelu ja palveluiden ideointi. Teoksessa Miettinen, Satu (toim.) 2011 Palvelumuotoilu – uusia menetelmiä käyttäjätiedon hankintaan ja hyödyntämiseen. Tammerprint Oy: Teknologiainfo Teknova Oy.

Mirja Ilves 200 . verkkodokumentti . Saatavuus <www.w.cs.uta.fi/usabsem/ensiversiot/Mirja_aaneenajattelu.doc> (luettu 29.04.2013).

Noppari, Elina & Uusitalo Niina & Kupiainen Reijo & Luostarinen Heikki (2008): ”Mä oon nyt online!” : Lasten mediaympäristö muutoksessa. Tampere: Tiedotusopin laitos. Tiedotusopin julkaisulaitoksen julkaisuja Sarja A 104/2008. Teoksessa Kangaspunta, Seppo (toim.) 2011: Yksilöllinen yhteisyys – Avaimia yhteisöllisyyden muutoksen ymmärtämiseen. Tampereen Yliopistopaino Oy Juvenes Print.

Pipes, Alan 2011. How to Design Websites. China: Laurence King Publishing Ltd.

Poljin 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus <www.poljin.fi/pyorailykuntienverkosto> (Luettu 14.04.2013).

Pyöräwiki 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus <<http://www.polkupyoraily.net/wiki/Etusivu>> (luettu 20.04.2013).

Responsive design. [verkkodokumentti] Saatavuus <<http://www.soprano.fi/responsive-design-ja-mobiiliapplikaatio-verkkonakvyvyyden-osana?>> (luettu 5.5.2013).

Tenhunen, Arto (2012). [verkkodokumentti] Saatavuus <<http://blog.soprano.fi/2012/10/tyo-tuotanto-ja-media-ovat-kiihtyvassa-murroksessa/>>(luettu 5.5.2013).

Saastamoinen, Mikko (2009): Aikalaiskeskustelua yhteisöllisyydestä. Teoksessa Kangaspunta, Seppo (toim.) 2011: Yksilöllinen yhteisyys – Avaimia yhteisöllisyyden muutoksen ymmärtämiseen. Tampereen Yliopistopaino Oy Juvenes Print.

Salmenkivi, Sami ja Nyman, Niko 2007, Yhteisöllinen media ja muuttuva markkinointi 2.0 Kaikki mitä internetistä pitää tietää nyt. Karisto Oy: Taletum Media Oy.

Sinkkonen Irmeli, Kuoppala Hannu, Parkkinen Jarmo ja Vastamäki Raino 2006. Käytettävyyden psykologia. Helsinki: Edita Publishing Oy.

Sinkkonen Irmeli, Nuutila Esko ja Törmä Seppo 2009. Helppokäyttöisen verkkopalvelun suunnittelu. Hämeenlinna: Tietosanoma Oy.

Sirkkunen, Esa (2004): Kansalaislähtöisyys tietoverkoissa. Teoksessa Sirkkunen Esa ja Kotilainen Sirkku (toim.): Toimijaksi tietoverkoissa. Raportti kansalaislähtöisen verkkoviestinnän mahdollisuuksista. Tampereen yliopisto. Journalismin tutkimusyksikkö. Julkaisuja, Sarja B44. Tampereen yliopistopaino Oy Juvenes Print, 9–26.

Sports-tracker 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.sports-tracker.com/#/workout/TouristEspoo/do40s84eijcdeagg> (luettu 21.04.2013).

Stockholm 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus <www.visitstockholm.com/fi/Ajanviete/Tips/Pyorailemaan/> (luettu 21.04.2013).

STT:n 2013. Kuntosalin tai pyörätien läheisyys vaikuttaa harrastamiseen. Hämeen Sanomat 14.4.2013. sivu 4.

Suurpelto 2013. [verkkodokumentti] Saatavuus <<http://suurpelto.fi/rakentaminen.html>> (luettu 14.04.2013).

Tampereen teknillinen yliopisto 2013. [verkkodokumentti] Saatavuus <<http://hlab.ee.tut.fi/hmopetus/vpsist-oppimateriaali/8-informaatioarkkitehtuuri/8-7-suunnittelu/8-7-2-kaytannon-menetelmia/>>(luettu 29.05.2013).

Tapo 2013 A. [verkkodokumentti]. Saatavuus <<http://tarakka.fi/tapo/>> (luettu 15.04.2013).

Tapo 2013 B. [verkkodokumentti]. Saatavuus <<http://tarakka.fi/tapo/jasenyys/>> (luettu 19.04.2013).

Tilastokeskus 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.stat.fi/til/sutivi/2010/sutivi_2010_2010-10-26_kat_003_fi.html> (luettu 21.04.2013).

Tuulaniemi, Juha 2011. Palvelumuotoilu. Hämeenlinna: Taletum Media Oy.
Sinkkonen, Nuutila, Törmä 2009, 35.

Vantaa 2013 A. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus_ja_maankaytto/marja-vantaa/tietoa_marja-vantaasta/projektin_perustaminen_ja_lahtokohdat> (Luettu 14.2.2013).

Vantaa 2013 B. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus_ja_maankaytto/marja-vantaa/tietoa_marja-vantaasta> (Luettu 14.2.2013).

Vantaa 2013 C. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.vantaa.fi/fi/ajankohtaista-arkistot/kaavoitus_ja_maankaytto/marja-vantaa/101/0/marja-vantaa-projekti_sulautuu_kaupunkisuunnitteluun> (Luettu 14.2.2013).

Vantaa 2013 D. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus_ja_maankaytto/marja-vantaa> (Luettu 12.2.2013).

Vantaa 2013 E. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/84102_231400_LKAselostus_10_12_2012.pdf> (21.2.2013).

Vantaa 2013 F. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/77987_Liite_1b._Asemakaavan_selostus.pdf> (Luettu 21.2.2013).

Vantaa 2013 G. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/77987_Liite_1b._Asemakaavan_selostus.pdf> (Luettu 28.2.2013).

Vantaa 2013 H. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.vantaa.fi/fi/ajankohtaista-arkistot/kaavoitus_ja_maankaytto/marja-vantaa/101/0/kaupunginvaltuusto_hyvakysi_kiviston_asuntomessualueen_kaavan> (Luettu 28.2.2013).

Vantaa-info 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://www.vantaalla.info/sivu/index.php?option=com_sobi2&sobi2Task=sobi2Details&catid=5&sobi2Id=164&Itemid=7> (luettu 20.04.2013).

Vantaan Sanomat 2013 A. [verkkodokumentti]. Saatavuus <<http://www.vantaansanomat.fi/artikkeli/218414-kiviston-asuntomessualueelle-yli-miljoonan-euron-viheralueet>> (Luettu 28.2.2013).

Webopas 2013. [verkkodokumentti]. Saatavuus <<http://www.webopas.net/verkkopalvelut.html>> (luettu 15.04.2013).

Vehkalahti, Kimmo 2008. Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät. Vammalan Kirjapaino Oy: Tammi.

Wikipedia 2013 A. [verkkodokumentti]. Saatavuus <http://fi.wikipedia.org/wiki/Web_2.0> (luettu 15.04.2013).

Wikipedia 2013 B. [verkkodokumentti]. Saatavuus <<http://fi.wikipedia.org/wiki/Affiliate-markkinointi>> (luettu 21.04.2013).

Tausta kysymyksiä työmatkapyöräilijälle

Suhteellisen aktiivinen pyöräilijä

1. Sukupuoli:

☐ nainen ☐ mies

2. Ikä:

- ☐ 20 – 25
☐ 26 – 30
☐ 31 – 45
☐ 46 – 50
☐ 51 – 60
☐ yli 60

3. Koulutus?

- ☐ peruskoulutus
☐ keskiasteen tutkinto
☐ alemman korkea-asteen tutkinto
☐ ylemmän korkea-asteen tutkinto
☐ muu: _____

4. Milloin pyöräilet työmatkoja?

- ☐ keväisin
☐ kesäisin
☐ syksyisin
☐ talvisin

5. Käytätkö pyöräilytyömatkoilla julkistaliikennettä

☐ ei ☐ kyllä

mitä; _____

1-vaihe:

Ei näytetä preferenssikuvaa.

Kerrotaan sanallisesti suunnitteilla olevasta informatiivisesta pylväästä pöyräiljöita varten.

1. Mitä toimintoja/informaatiota kaipaisit pylvääseen pyöräillessäsi töihin tai kuntolenkille?

[illegible]

Preferenssikuva on näytetty ja mahdollisia muutamia toimintoja esitetty (ei kaikkia tiedossa olevia).

[illegible]



2-vaihe jatkuu:

3. Miten haluaisit pylväässä olevan karttapalvelun toimivan?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. Olisiko tällainen pylväs mielestäsi tarpeellinen?

– Lisäisikö se sinun pyöräilyaktiviteettiasi tällä alueella?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Sanakortit workshoppia varten

Yllä olevasta haastattelusta kerättiin toimintoja sanakortteihin, joita käytimme workshopissa

Toiminnot pylväässä

- | | |
|---|--|
| • kellon aika | • valvottu pyöräteline |
| • kellonaika viisarikellolla | • lukollinen säilytystila tavaroille |
| • ajonopeus | • katos |
| • kartta | • kännykkälinkki porttiin |
| • reittipastus | • reitin lataus omaan kännykkään |
| • reittiehdotuksia | • saastelaskelmia; |
| • opastus erilaisille reiteille | auton päästöjä ilmassa |
| • etäisyys kohteeseen | • hengailupiste |
| • etäisyydet isompiin kohteisiin | • valvontakamera pylvääseen |
| • kohteen palvelut | • kosketusnäyttö |
| • säätila | • kuulapallo (hiiri) |
| • lämpötila | • nuolien avulla navigointi |
| • tuulen suunta | (metallinen nappi) |
| • pyöräilijöiden määrä päivässä ja viikossa | • kamera tulkitsee käden liikettä näytöllä |
| • juoma- ja välipala-automaatti | • pääsy nettiin |
| • juomapiste | • ehdottaa reittiä, |
| • ensiaputarvikkeiden | kun kertoo oman profiilinsa |
| ostomahdollisuus | • pylväillä nimi alueen mukaan |
| • pyörän kumien tankkaus | • mahdollisuus tehdä hätäpuhelu |
| ja paikkaus | |



Workshopissa käytettyjä sanakortteja, joiden avulla tekijät miettivät, mitä toimintoja olisi tulevassa pylväässä.

Käytössä oli myös tyhjiäkortteja, joihin osallistujat saivat lisätä omia ehdotuksia. (Liite 2-4; sanakortit ja tehtäväjulisteeet)

Ideoi unelmien pyöräilykaupunkia Vantaalle

Vuonna 2015 on Marja-Vantaalla asuntomessut.

Marja-Vantaa on uusi kaupunginosa, jonka suunnittelussa **Vantaan kaupunki** on kiinnittänyt erityistä huomiota joukkoliikenteen, polkupyöräilyn ja jalankulun kehittämiseen.

Kyselyn tavoitteena on lisätä polkupyöräilyä kulkutapamuotona, tehdä ulkoasultaan yhtenäinen visuaalinen pyöräilyväylä sekä polkupyöräilyn näkyvyyden lisääminen katukuvassa.

Tule mukaan tekemään tätä ainutlaatuista projektia.

Onnistunutta konseptia voidaan viedä Vantaalla tarvittaessa sekä uusille että vanhoille asuinalueille.

Materiaali annetaan **Metropolia Ammattikorkeakoulun teollisen muotoilun opiskelijan käyttöön**.

Kyselystä vastaa Metropolia Ammattikorkeakoulu ja Liikkuvan Arjen Design suunnittelutiimi.

Lisätietoa kyselystä; marja-liisa.kauppinen@metropolia.fi ja juha.pohiola@metropolia.fi

Pyöräilijän tiedot

1. Sukupuoli:

nainen mies
Valitse ☐ ☐

2. Ikä:

10-17 18-30 31-40 41-50 51-60 yli 60
Valitse ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

3. Rastita oma profiilisi. (Voit valita usean vaihtoehdon.)

- ☐ kuntopyöräilijä
☐ maantiepyöräilijä
☐ maastopyöräilijä
☐ retkipyöräilijä
☐ satunnainen pyöräilijä
☐ työ/koulumatkapyöräilijä
☐ työssään pyöräilijä

4. Milloin pyöräilet? (Voit valita usean vaihtoehdon.)

- ☐ keväisin ☐ syksyisin
☐ kesäisin ☐ talvisin

5 a. Käytätkö liikkumiseen sekä polkupyörää että julkisia kulkuneuvoja työ/koulumatkalla

ei kyllä
Valitse ☐ ☐

5 b. Miksi käytät tai miksi et käytä polkupyörää ja julkisia kulkuneuvoja työ/koulumatkalla?

6 a. Käytätkö liikkumiseen sekä polkupyörää että julkisia kulkuneuvoja samalla vapaa-ajan matkalla

ei kyllä
Valitse ☐ ☐

6 b. Miksi käytät tai miksi et käytä polkupyörää ja julkisia kulkuneuvoja vapaa-ajan matkalla?

7. Mitä julkisia kulkuneuvoja käytät pyöräilyn yhteydessä?

- ☐ bussi ☐ muu
☐ juna ☐ en käytä julkisia kulkuneuvoja
☐ raitiotievaunu

8. Mitä parannuksia toivot Vantaalle saadaksesi pyöräilyn ja julkisen liikenteen toimivammaksi?

Metropolian Ammattikorkeakoulu muotoilun koulutusohjelma suunnittelee osana World Design Capital -vuotta uudelle Marja-Vantaan alueelle pyöräilijäystävällisyyttä symboloivaa palveluporttia eli pyöräilyporttia. Idea pyöräilyporttiin on lähtenyt Metropolian muotoiluopiskelijoilta ja sen kehitystyötä jatketaan nyt yhteistyössä **Vantaan kaupungin Marja-Vantaa -projektin kanssa.**

Portin suunnittelussa on huomioitu **tiedonkeruu** esim. tiedonkeruu-sirunlukijalla, joka seuraa polkupyöräilyä pyörin asennetun sirun avulla. Suunnitteilla oleva **Internet-portaaliin** taas kerätään tietoa **pyöräilijöille** ja pyöräilykaupunkia kehittäville **Vantaan kaupungille**. Pyöräilyportaalista tehdään palveluystävällinen **viestinvälityskanava** pyöräilijöille.

9. Kuvaile millainen sinun pyöräilyportisi ulkomuoto olisi ja miksi? (Alla yksi mahdollinen pyöräilyporttimalli.)



10. Mitä palveluja/informaatiota haluaisit pyöräilijän portaaliissa (nettisivustossa) oleva ja miksi?

Haluatko ideoida ja kehittää Vantaata pyöräilykaupunkina?

Järjestämme ideointipajan Tikkurilassa 8.5.2012 kello 17.00-19.00. Tilaisuudessa mietitään lisää, millainen olisi unelmien pyöräilykaupunki. Tilaisuudessa tarjollaan suolaista ja makeaa!

Kirjoita alla olevaan laatikkoon sähköpostiosoitteesi, niin kutsumme Sinut kehittämään pyöräilykaupunkia!

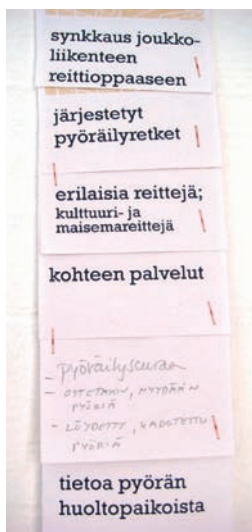
Tilaisuuteen pystymme kutsumaan rajoitetun määrän asiasta kiinnostuneita henkilöitä.

Tietojen lähetytys

Sanakorttien koostaminen workshoppia varten

E-lomakekyselystä kerättiin myös toimintoja sanakortteihin pylvästä ja nettisivustoa varten, joita käytimme workshopissa

- linkki facebookiin
- wlan-yhteys nettiin
- turvalliset pyörätiet
- pyöräparkit
- kulttuuri pyöräreittejä
- maisemareittejä
- synkkaus joukkoliikenteen reittioppaaseen
- tieto levähdyspaikoista
- reittiehdotuksia
- pyörien säilytyspaikat
- pyöräilijälaskuri
- huoltovinkkejä
- tietoa pyörän huoltopaikoista
- linkkejä aiheesta kertoviin uutisiin
- ladattavat pyöräilykartat puhelimeen
- järjestetyt pyöräilyretket
- nopeus- ja matkamittausta
- tour de francen maaliportti



Mietteitä sähköisestä kyselystä

Projektimme toisena vaiheena oli sähköinen kysely. Lähetimme linkkejä suoraan tietyille henkilöille ja yhteisöille saadaksemme kyselyyn pyöräilystä kiinnostuneita ihmisiä.

Soittaisimme vielä sähköpostien lähtöksen jälkeen esim. Kivistön asukas-yhdistyksen aktiiveille ihmisille. Hyvä oli kuitenkin se, että Vantaan pyöräily yhdistyksen puheenjohtaja oli vastannut kyselyyn ja oli halukas tulemaan myös workshoppiimme.

Vastauksia tuli 29 kappaletta.

Kyselyssä osa koki pylvään muodon sanallisen selvittämisen vaikeaksi ja he olisivat halunneet piirtää ja lähettää sen liitetiedostona kyselyn yhteydessä.

Yksi ei saanut lähetettyä vastausta ollenkaan, koska olimme tehneet tästä selitys kysymyksestä pakotetun kysymyksen ja hänellä ei ollut aikaa selittää pylvään muotoa sanallisesti.

Pyysimme halukkaita jättämään sähköpostiosoitteensa, jos on halukas tulemaan toukokuussa pidettävään workshoppiimme. Saimme vain kolmen vastaajan sähköpostiositteet. Vastauksista saimme hyvää aineistoa tulevaan workshoppiimme sekä Vantaan kaupungille.

8. Mitä parannuksia toivot Vantaalle saadaksesi pyöräilyn ja julkisen liikenteen toimivammaksi - poimintoja

- Pyörille hyvät säilytyspaikat
- Pyörätiet kuntoon
- Keskustojen pyörätiet turvallisiksi
- Sujuvat julkiset yhteydet
- Pyöräteiden kunnospito myös talvisim

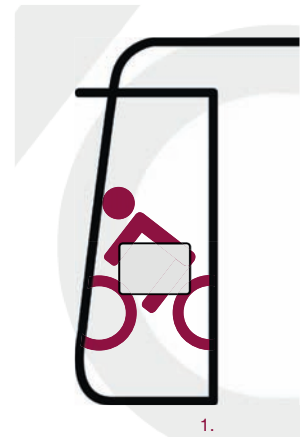
10. Mitä palveluja, informaatiota haluaisit pyöräilijän portaalissa (nettisivustossa) - poimintoja

- Yhteisöllisyyttä
- Pyöräilypalveluja
- Treffipalstat
- Ladattavat pyöräilykartat
- Pyöräilijöiden meno- ja reittivinkit

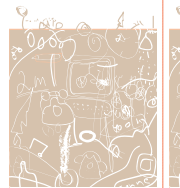
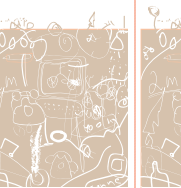


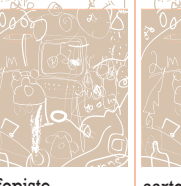


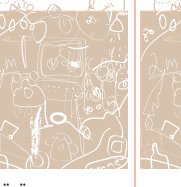

9. Kuvaile millainen sinun pyöräilyporttisi ulkomuoto olisi ja miksi - poimintoja

- Mainostaulumainen
- Istuisi ympäristöön
- Selkeä ikoni
- Katos
- Ilmainen

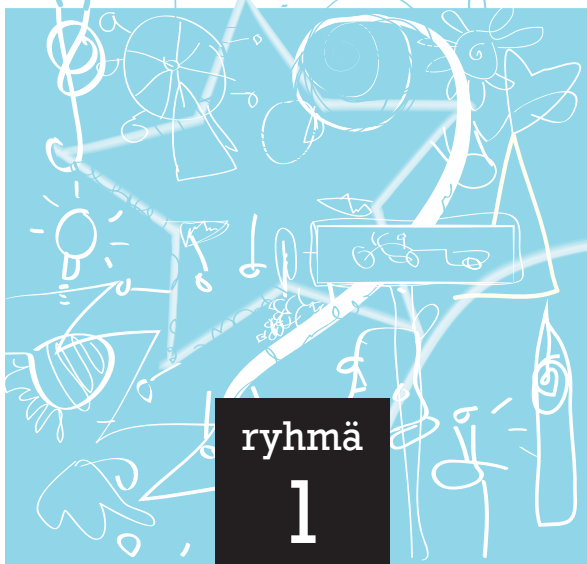
Sanakortit nopeuttivat tekemään valintoja esim. millaisia palveluja portaali tarjoaisi.



| | | |
|--|--|--|
|  |  |  |
| turvalliset pyörätiet | pyöräparkit | erilaisia reittejä; kulttuuri- ja maisemareittejä |
|  |  |  |
| synkkaus joukko- liikenteen reittioppaaseen | tietoja levähdyspaikoista | reittiehdotuksia |
|  |  |  |
| pyörien säilytyspaikkoja | pyöräilijälaskuri | huoltovinkkejä |

| | | |
|---|--|--|
|  |  |  |
| treffipaikka seuraa hakeville | pyörien kierrätyspiste | Jumppapaikka |
|  |  |  |
| kohtaamispaikka | infopiste | aarteen piilotuspaikka |
|  |  |  |
| kioski | pyörän korjauspiste | pesupaikka pyöräilijälle |

Millainen sinun
unelmien
"pyöräilypylväsi"
ulkomuoto olisi?



Unelmien,
tulevaisuuden
pyöräilypalvelut
Vantaalla?



Pyöräilyn lisäämisen – workshop Vantaalla 8.5.2012

Ohjelma:

kello 16.30–16.50

- Tarjoilu, ryhmittäminen ja esittely
- Dokumentointilupa

kello 16.50–17.00

- Illan tavoite on saada teolliselle muotoilijalle teiltä saatua aineistoa suunnittelua varten.

Näin hyödynnetään teidän arvokasta kokemusmaailmaa pyöräilyn suhteen.

Te olette asiantuntijoita

– emmekä me!

- Teemme illan aikana 2 tehtävää.
- Pyöräily-multsari kesto n. 5 min (Pyyntö: laittaa puhelimit kiinni!)

Huom! ei ole olemassa huonoja ideoita!

Mitä hullumpi idea

niin se voi olla parempi!

kello 17.00–17.30

- Tehtävä 1

kello 17.30–18.00

- Tehtävä 2

kello 18.00–19.00

- Tehtävien esittely

kello 19.00

- Lopetus ja työvälineiden ja materiaalien palautus laatikoihin.

Tehtävänanto

Marja-Vantaa asuntomessut 2015: Marja-Vantaa on uusi kaupunginosa, jonka suunnittelussa Vantaan kaupunki on kiinnittänyt erityistä huomiota joukkoliikenteen, polkupyöräilyn ja jalankulun kehittämiseen.

Workshopin tarkoitus kerätä aineistoa, jolla pyritään lisäämään polkupyöräilyä kulkutapamuotona, tehdä ulkoasultaan yhtenäinen visuaalinen pyöräilyväylä sekä polkupyöräilyn näkyvyyden lisääminen katukuvassa.

Onnistunutta konseptia voidaan viedä

eteenpäin Vantaalla tarvittaessa sekä uusille että vanhoille asuinalueille.

Materiaali annetaan

Metropolia Ammattikorkeakoulun

teollisen muotoilun opiskelijan käyttöön.

Workshopin pohjana on

- työmatkapyöräilijöiden haastattelu
- e-lomakekysely vantaalaisille ja Vantaalla työskenteleville

Workshopista vastaa

- Metropolia Ammattikorkeakoulun Visuaalinen markkinointi ja palvelumuotoilun opiskelijat Marja-Liisa Kauppinen ja Juha Pohjola
- Metropolia Ammattikorkeakoulun Liikkuvan Arjen Design eli LAD -tiimi

Tehtävä 1.

Millainen sinun unelmien "pyöräilypylväsi" ulkomuoto olisi?

- Suunnittele ja ideoi visuaalinen/ näkyvä elementti, joka voi portti, pylväs, pilari rakennelma tai jopa tunnelmakartta (moodboard)

- Miltä se voisi näyttää, muoto, väri, materiaali, koko, sijainti.

Tekotavat, joita myös

voit yhdistää:

- a) piirtäminen
- b) kuvakollaasi, moodboard eli tunnelmakartta
- c) muovailuvaha

Yhteisessä koonnissa voit kertoa suusannallisesti miten pyöräilypylväsi lisäisi pyöräilyä Vantaalla. Pöydälle on varattu ideointia varten kuvamateriaalia, joita voi hyödyntää tässä.

Käytettävissä oleva aika 30 min.

- Valmiit työt kiinnitetään oman ryhmän julisteen alle.

Tehtävä 2.

Unelmien/tulevaisuuden pyöräilypalvelut Vantaalla?

Millaisia toimintoja olisi hyvä olla pyöräilijän

- a) "pylväessä"
- b) portaalissa eli nettisivustossa?

Tekotapa;

Apuna sanakortteja

- a) pylväaseen
 - b) nettisivustolle.
- Valitse itsellesi 2-3 mieluisinta toimintoa sanakorteista.
 - Voit kirjoittaa myös 2 uutta omaa toimintoa, joita ei ole sanakorteissa.

Tämän jälkeen työskentelette

ryhmänä, joka valitsee

5 tärkeintä/hyödyllisintä toimintoa

- a) pylväaseen
- b) portaaliin eli nettisivustoon

Yhteisessä koonnissa ryhmä kertoo miten valitut toiminnot lisäävät pyöräilyä Vantaalla.

Käytettävissä oleva aika 30 min.

Valmiit työt kiinnitetään oman ryhmän julisteen alle.

(Liite 6: Workshop-lupakaavake)

Lupakaavake äänittämiseen ja valokuvaukseen

Lupa käyttää ääni- ja valokuvamateriaalia Metropolia Ammattikorkeakoulun LAD-projektissa, sen tapahtumissa ja mahdollisessa jatkotutkimuksessa, sekä opetustarkoituksiin Metropolia Ammattikorkeakoulussa.

Metropolia Ammattikorkeakoulun Liikkuvan Arjen Design -projektin

Vantaan pyöräilyn edistämisen workshop 8.5.2012

Marja-Vantaa on uusi kaupunginosa, jonka suunnittelussa Vantaan kaupunki on kiinnittänyt erityistä huomiota joukko-liikenteen, polkupyöräilyn ja jalankulun kehittämiseen.

Materiaali annetaan Metropolia Ammattikorkeakoulun teollisen muotoilun opiskelijan käyttöön.

Kyselystä vastaa Metropolia Ammattikorkeakoulu ja Liikku-
van Arjen Design suunnittelutiimi.

Workshopin tavoitteena on lisätä polkupyöräilyä kulkuta-
pamuotona, tehdä ulkoasultaan yhtenäinen visuaalinen
pyöräilyväylä sekä polkupyöräilyn näkyvyyden lisääminen
katukuvassa.

Jotta näitä menetelmiä ja ideoita pystytään jälke-
npäin arvioimaan ja kehittämään eteenpäin, on tärkeää dokumen-
toida workshopin kulku.

- ryhmäkeskustelut nauhoitetaan
- tilaisuudesta otetaan valokuvia

jotta workshopin kulkuun ja siellä syntyneisiin ideoihin olisi
helpompi palata jälke-
npäin.

**Kuvien käyttöä varten tarvitsemme jokaisen
osanottajan luvan.**

Olen tietoinen siitä, että aineistoa kuvataan ja äänitetään.

Aineistoa käsitellään vain tutkimuskontekstissa. Valitse seuraavista kohdista yksi.

Kuviani saa käyttää

Kuvia saa käyttää tutkimustarkoituksessa LAD-projektissa,
sen tapahtumissa ja mahdollisessa jatkotutkimuksessa,
sekä opetustarkoituksiin Metropolian Ammattikorkeakou-
lussa

.....
allekirjoitus

.....
nimen selvennys

.....
päiväys

.....
allekirjoitus

.....
nimen selvennys

.....
päiväys

.....
allekirjoitus

.....
nimen selvennys

.....
päiväys

Kuviani saa käyttää siten,

että kasvojeni ei tunnisteta

Kuvia saa käyttää tutkimustarkoituksessa LAD-projektissa,
sen tapahtumissa ja mahdollisessa jatkotutkimuksessa, se-
kä opetustarkoituksiin Metropolian Ammattikorkeakoulussa,
mutta vain siten että kasvojeni ei tunnistateta

.....
allekirjoitus

.....
nimen selvennys

.....
päiväys

.....
allekirjoitus

.....
nimen selvennys

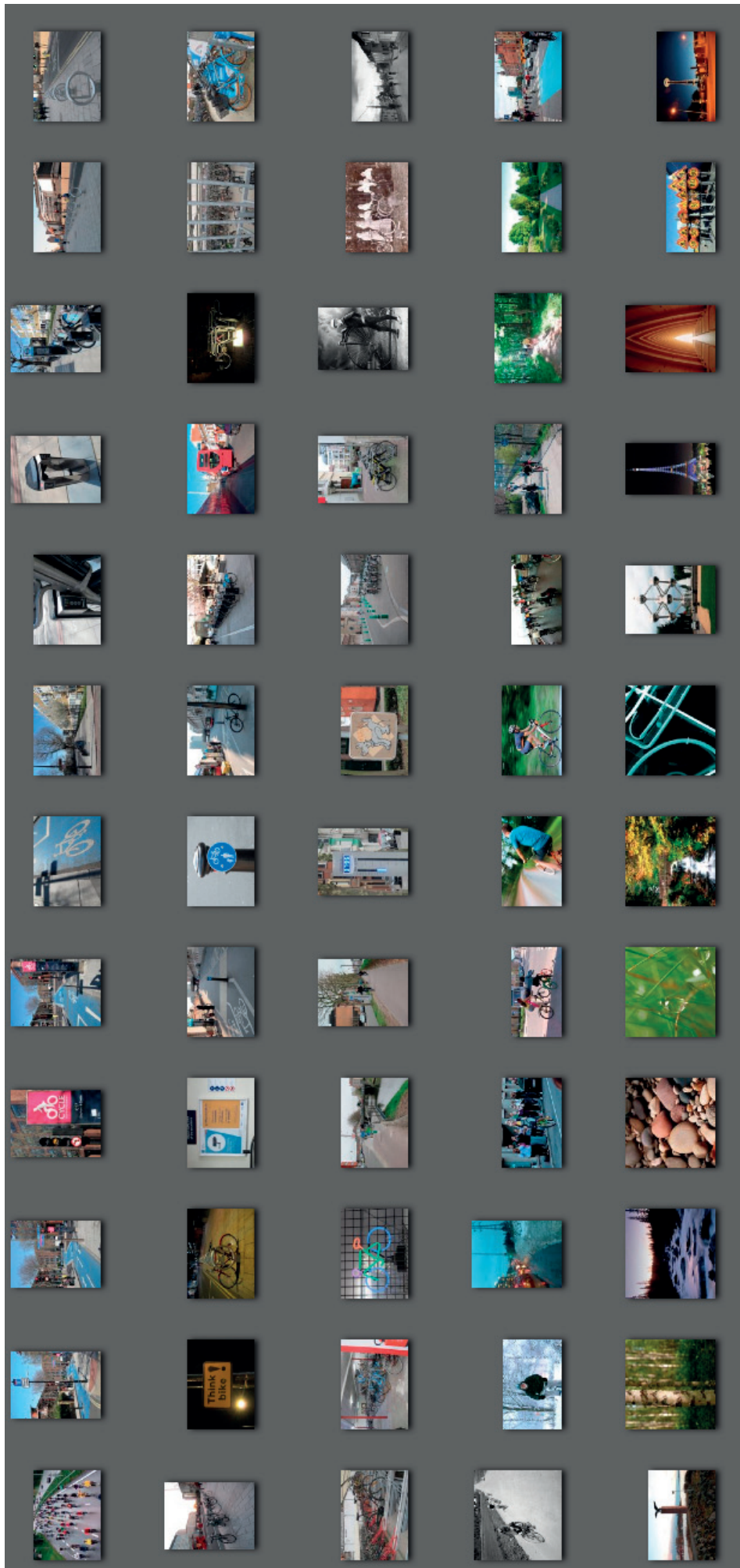
.....
päiväys

.....
allekirjoitus

.....
nimen selvennys

.....
päiväys





8.5.2012 Workshop nauhojen purku

A.ryhmä

1.tehtävä:

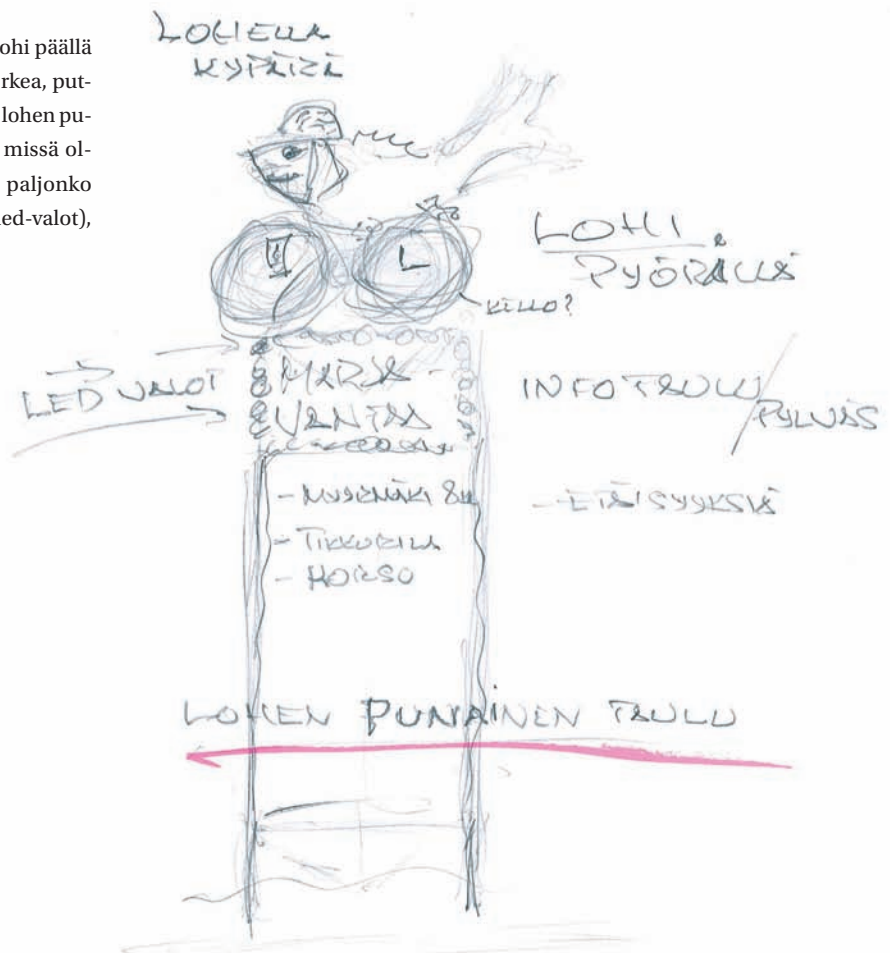
Sympaattinen pylvä

A_1_henkilö: moodboard: luonnonläheinen, orgaaninen – ei high tech, sympaattinen, hauska, näkyvä massiivinen pyöräilijöille tarkoitettu elementti/portti, myös talvella näkyvä, kello, kartta, mahdollisuus lainata pyörään liitettäviä kärryjä.



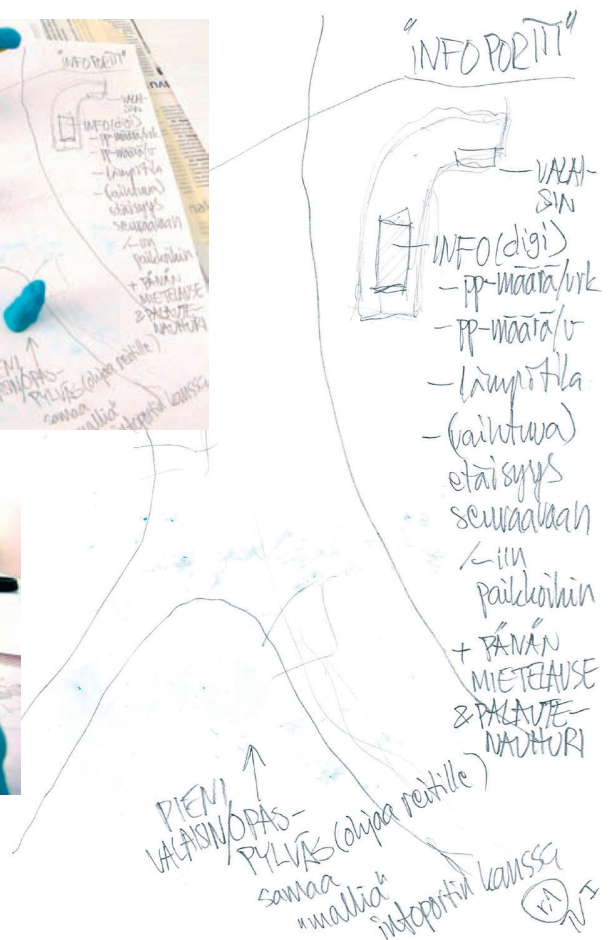
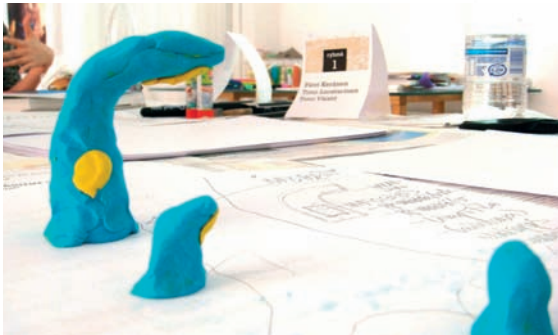
Symbolipylväs

A_2_henkilö: info-taulu, lohi päällä (Vantaan symboli, 1.5 m korkea, putket ympärillä kiinnityksenä, lohien punainen, hauska), infotaulu missä ollaan ja minne voi mennä, paljonko matkaa kohteeseen, valot (led-valot), 2.5 m korkea maamerkki.

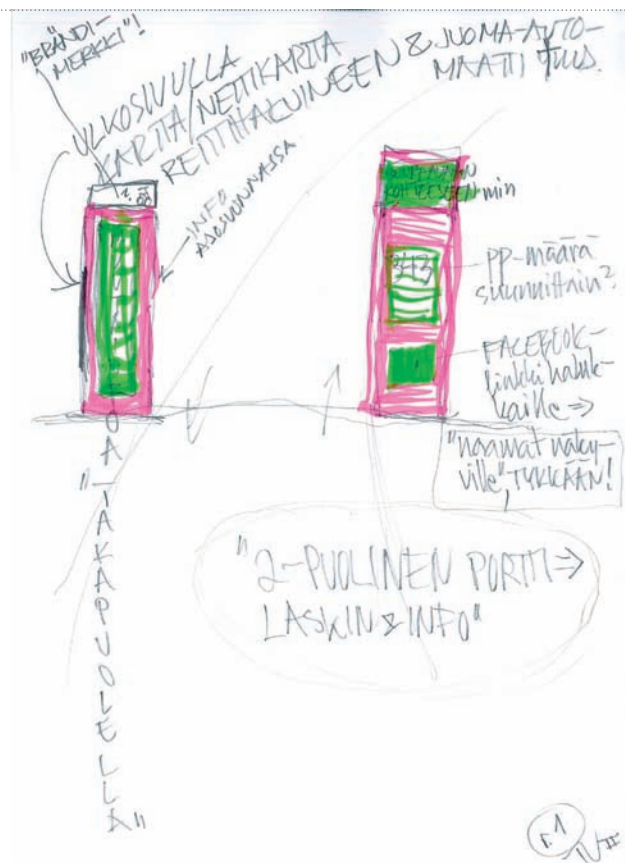


Ohjaava ja opastava pylväs

A_3_henkilö: 2 vaihtoehtoa tehty 1 iso pylväs (ajetaan alitse + näytöt) ja muut pieniä saman muotoisia (valaisee ja ohjaa reiteillä). Ruotsin värit tulivat vahingossa muotoiluun. Näytös- lä lämpötila, montako pyöräilijää ajaa vuorokaudessa/vuodessa, mietelause vaihtuva ja palautenauhuri.

**Ohjaava ja opastava pylväs**

A_3_henkilö: 2-puolinen porttiaihe ajetaan välistä ja ylhäällä "brändi-merkki" (pyöräilyyn/seutuun liittyvä), kaupallisia mainoksia, kartta tai nettikartta hakuineen, juoma-automaatti, alhaalla facebook-linkki (tykkääjien naamat näkyvät siellä), etäisyys seuraavaan kohteeseen minuuteissa.



2. tehtävä:**Toimintoja yleensä:**

Painepesuri puhdistusta varten, paikkaus/huoltopiste, reitin lataus omaan kännykkään, reittiopastus, nettipalvelu, joka näyttää juoma- tai paikkauspaikat, fecebook näytölle, tykkää niin saat oman kuvasi näytölle ja brändikasvot, jos tykkäät pylvästä, kuukauden pylväs! (pyöräkeskus esim. kampissa), erill. reitit, nopeusmittari, räpätin takaisin pyöriin varottamaan kävelijöitä tulevas- ta pyöräilijästä.

Yhteen kootut toiminnot pylvääseen:

Pylväillä nimi alueen mukaan, pesu- paikka pyörille, kiosk (miehitetty tai automaatti), pyöräilijälaskuri ja pyörän kumien tankkaus ja paikkauspiste.

Yhteen kootut toiminnot portaaliin:

Pyöräparkit, reitin lataus omaan kännykkään, erilaisia reittejä (kulttuuri- ja maisemareittejä), linkkejä aiheesta kertoviin uutisiin, Facebook-näyttö (tykkään) + tietokone ohjelma piirtää niistä "bränditunnuksen".

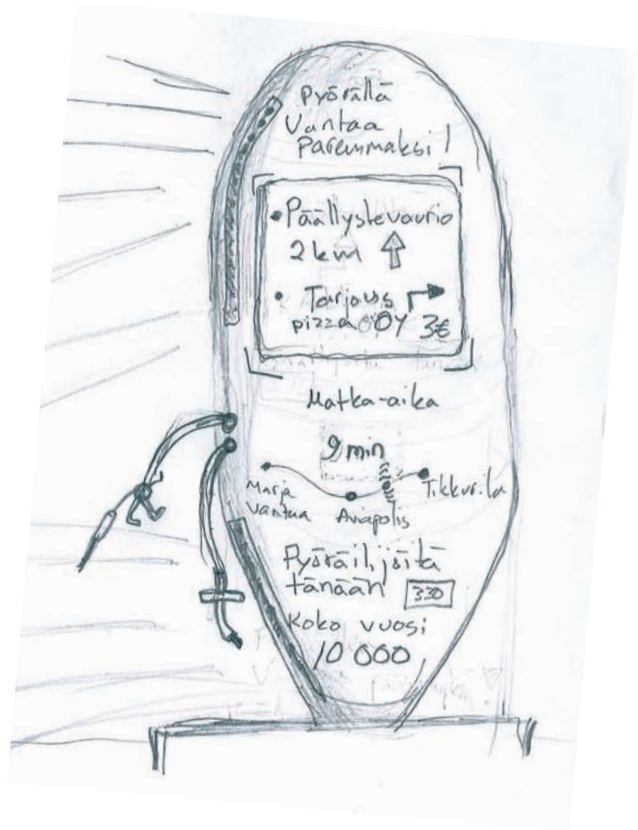
**B.ryhmä****1. tehtävä:*****Klassinen pylväs***

B_1_henkilö: doorilainen pylväs, josta näyttö ponnahtaa esiin. Selkeä. Portin mallinen riemukaari näyttöineen reittioppaaneen ja lohi.

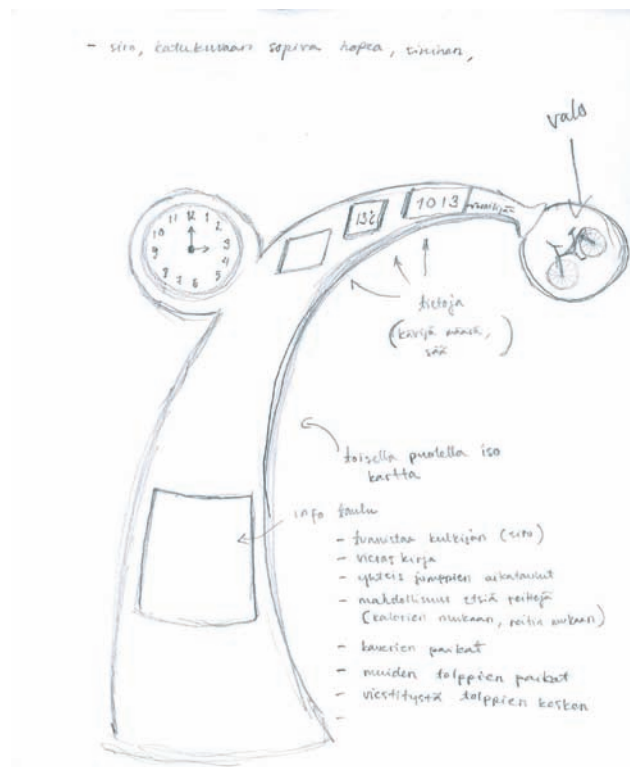


Itsepalveluasema

B_2_henkilö: Verkosto ja siellä selkeitä reittejä: pumppu kelalta käyttöön, näytölle reaaliaikaista tietoa esim. tievaurioista, mainoksia/markkinointipaikka (kiitos kun pyöräilit!), työkaluja letkun päässä, matka-aika seuraavaan pisteeseen. Pyöreän muotoinen n. 2 m korkea, sopiva pyöräilijälle. Paikalliset yritykset voisivat netin välityksellä laittaa sinne tarjouksia tuotteistaan (esim. nyt pizzaa 5 €).

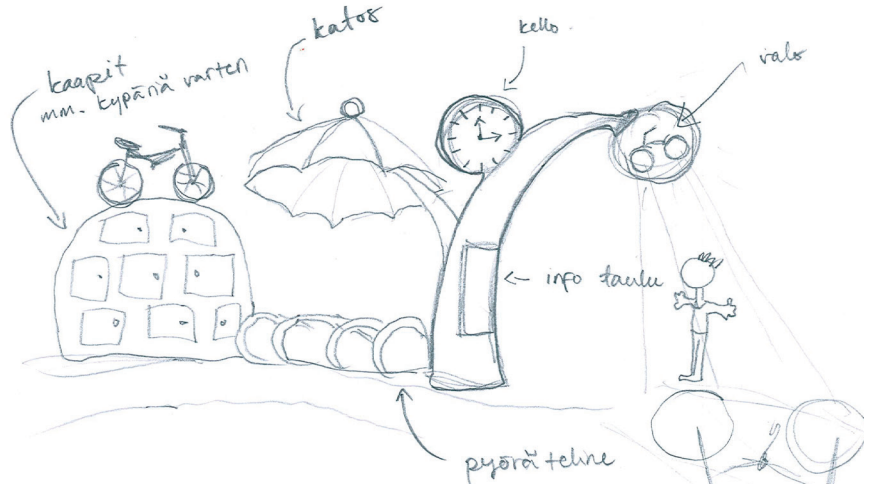
**Treffipiste - yhteisöllisyyttä ja kahden tyyppisiä pylväitä**

B_3_henkilö: onnenkaari suht. iso, perinteisen muotoinen iso kello (paras näkyvyys), valo, laservalo projisoi pyörän kuvan katuun, sateenvarjo on katos, lukollinen kaapisto esim. kypärälle, infotaulu ja toisella puolella kiinteä kartta, kosketusnäyttö, pyöräilijöiden määrä... sininen/hopean väriinen, tunnistaa kulkijan ja tervehtii,



- turvakamera (turvallinen piste missä uskaltaa olla myös pimeällä tai uskaltaa jättää pyörän.
- lukot pyörä vartet
- yleiseen käyttöön tarkoitettu pyörän pumppu

- katos
- kello
- kaapit (kypärälle, tavaroille)
- valo → heijastaa pyörän kuvan maahan merkiksi.



tunnistaa nopeuden, vieraskirja (kuka on tänään pyöräillyt tästä), yhteisjumbpien aikatauluja, reittien etsintä, missä kaverit menevät, jos kaveri on toisella tolalla ja minä toisella niin

voimme viestiä toisillemme. Isompi piste, jossa katos ja pyörätelne, lukolliset kaapit kypärälle, turvakamera, pumpput + korjauspiste. Osa pienempiä ja suppeampi palveluisia pisteitä.

2. tehtävä:

Toimintoja yleensä:

Reitin varrelta valokuvia (käyttäjä voi lisätä niitä itse nettiin), infopiste kosketusnäytöllä, juoma- ja välipala-automaatti/piste, säätila, katos pyörille, valvottu pyörätelne (esim. asemien, pysäkkien läheisyydessä), lukollinen kaappi tavaroille/kypärälle, korjaus- ja pumppauspiste, kellonaika, lämpötila, sos.media, kartta, pyöräilijöiden lukumäärä päivässä, pyöräkeskus, jossa on paljon palveluja ja yksittäisiä suppeamman palvelun pylväitä reitin varrelle, opastus eri reiteille, uuden sukupolven karttapalvelu, synkkaus joukkoliikenteen reittioppaaseen, tapahtumat pylvään kaupunginosan läheisyydessä.

Yhteen kootut toiminnot pylvääseen:

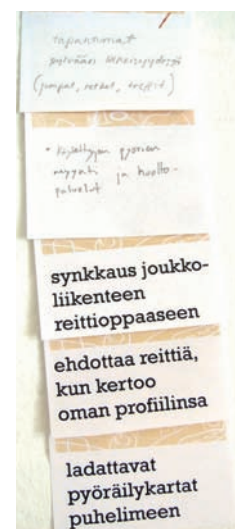
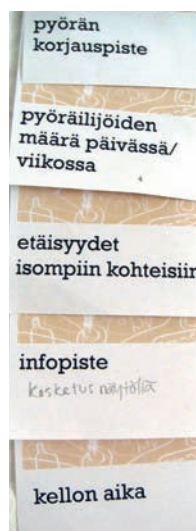
Kellonaika, infopiste kosketusnäytöllä (reittioaspalvelu), etäisyydet isom-

piin kohteisiin, pyöräilijöiden määrä päivässä/viikossa ja pyörän korjauspiste.

Yhteen kootut toiminnot portaaliin:

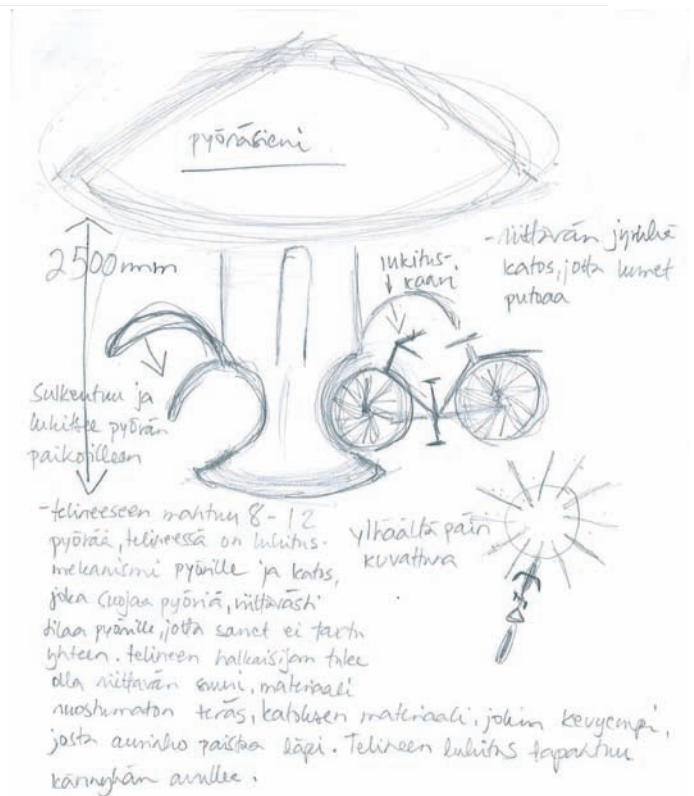
Tapahtumat pylvään läheisyydessä (jumpat, retket, treffit), käytettyjen

pyörien myynti ja huoltopalvelut, synkkaus joukkoliikenteen reittioppaaseen, ehdottaa reittiä, kun kertoo oman profiilinsa ja ladattavat pyöräilykartat puhelimeen.



C.r ryhmä**1. tehtävä:****Säilytyspylväs**

C_1_henkilö: pyöräsieni teräksestä (teräksen väri-
nen pyöräparkki 8-12 pyörälle), etupyörälle lo-
vettu kolo, lukituskaari, jonka saa auki esim. kän-
nykällä, pyörävarkaan päälle putoaa verkko, kes-
kellä katoksen alla karttoja ja infopisteitä. Metallin
värinen, säilyy puhtaana paremmin. Helppo lait-
taa pyörä parkkiin.

**Informaatiokeidas**

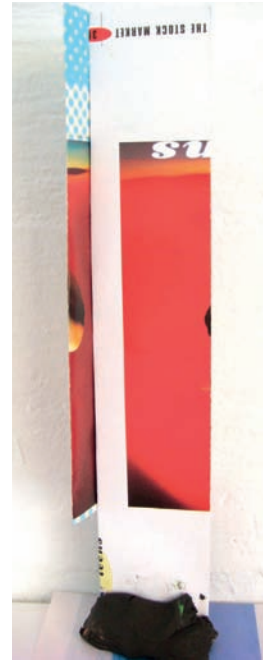
C_2_henkilö: Muovailtu vihreä kuk-
ka, keidas, jonka alle voi istua, vihreän
merkitys huomio arvoisen vihreä tai
ekologisen vihreä, kattos isompi au-
riongön suoja, sateensuoja ja penkki is-
tumista varten, kolmella sivustalla on
erilaisia infotauluja, joissa on karttoja,
säättietoja, tapahtumatietoja, reittieh-
dotuksia, roskis.

**VIHREÄ "KUKKAPYLVÄS"**

- KATOS, SATEEN- JA AURINGONSUOJA
- ISOMPI KATOS, MITTASUHITEET EIVÄT OLE "OIKEAT"
- ISTUIN PYLVÄÄN JUURELLA
- PYLVÄÄSSÄ TAULUJA (VALOTAULUJA TMS.)
 - KARTTOJA, SÄÄTTIETOJA
 - TAPAHTUMAILMOITUKSIA
 - REITTIHDOOTUKSIA, ESIM. NÄHTÄVYYK-
SIEN LUO
- ROSKIS AUKKO

Interaktiivinen pylväs

C_3_henkilö: muodoltaan yksikertainen, pelkistetty, tyylikäs, jotta se sopii monenlaiseen kaupunkikuvaan, hauska kuva/logo siihen (logo näkyy kauas, jotta kaikki näkee, että tämä on pyöräilypylväs), mahdollisemman paljon tekniikkaa ja interaktiivinen, taso, johon voi laittaa kypärän tai nojata, pilarissa nopeusmittari, pumppu, opaskartta (digitaalinen tai painettu), josta näkee missä olen ja mihin voin mennä, säättilä, tuulen suunta, nettikamera, interaktiivinen voi ladata musiikkia porttiin, väri punainen, vihreä tai koko Etelä-Suomen alueelle yhtenäinen (teräksinen ja harmaa hillitty, + tunnisteväri), mutta yksinkertainen. Portti ei liian korkea. Logon pitää kestää kaupunkien yhdistyminen (Vantaa, Helsinki, Tuusula?).



2. tehtävä:

Toimintoja yleensä:

Linkki joukkoliikenteeseen, reittio-pastus netin välityksellä pylväässä, etäisyydet isompiin kohteisiin, säättilä, kännykkälinkki pylvääseen, pyörän huolto- ja tankkaus piste. Pylväiden lisäksi pitäisi olla valvottuja/hyvin suojattuja pyörien säilytyspaikkoja, vaikka pienellä maksulla kauppojen, kirjastojen yms. läheisyydessä.


Yhteen kootut toiminnot pylvääseen:

Kartta, opastus erilaisille reiteille, pyörien kumien tankkaus ja paikkaus, kännykkälinkki porttiin (ladata karttoja kännykkään) ja tietoja levähdyspaikoista.

Yhteen kootut toiminnot portaaliin:

Synkkaus joukkoliikenteen reittiop- paaseen, järjestetyt pyöräretket, erilaisia reittejä (kulttuuri- ja maisema- reittejä), kohteen palvelut, pyöräilyseuraa (ostetaan/myydään pyöriä, löydetty/kadotettu pyörä) ja tietoa pyörän huoltopaikoista.






Pyöräilylajin verkkopalvelu

Mitä se tarkoittaa
sopivalla verkkosivustolla
ja digipalveluilla?

projekti tuottaa pyöräilijöille tietoa
ja ohjeita ja on helppo käyttää

1

:20



2

:20

A photograph showing three people riding bicycles on a city street. The person in the foreground is wearing a dark jacket and a light-colored beanie, riding a dark bicycle. Behind them, another person is riding a red bicycle. To the right, a third person is riding a light blue bicycle. They are all moving away from the camera. The background shows a city street with trees and buildings.

3


:20



Tietoa väylien kunnosta ja pinnoitteista.

4


:20



Maismakkeilla, nähtävyyksillä, tarinoilla...

5

:20



Pysähdyspaikkoja...

6

:20

Reittien valinta pituuden mukaan (15 km)...


7

:20

Opaetus nais-/miesäännellä

8

:20

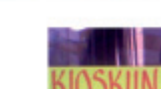


Tyhjennyspalkat!...

9

:20

22




KIOSKIIN EI SAA
TULLA LUUSTIMILLA,
SUKSILLA EIKÄ
MOOTTORIKELKALLA.

Entäpä ilmailulla?


22

1




Tietoa tapahtumista, ulkoilmakonserteista...

13 :20




Tietoa uimapaikasta (varsinkin lapsiperheille)

14 :20




...leikkipaikasta...

15 :20




Kaloreiden kulutus riittää...

16 :20




Pyörän huoltapisteet...

17 :20




Lähimmät infopisteet

18 :20



...kohdekuvauksia äänitteenä...

19 :20



Kuulokkeiden käyttöä (Batteries) voi olla hankalaa!
Terve, Kuulokkeiden Käyttöä (Batteries) 13.12.2013 (0.5)

Milloin kuulokkeet?
Halutaanko aina kuunnella jotain?

20 :20

Pyöräilyn verkkopalvelua
Marja-Vantaalle



Mitä palveluja tulisi olla
verkkopalvelussa pyöräilijälle
pyöräilytilanteessa?



- Missä olen
- Lähellä olevat pyöräilyreitit
- Kahvilat matkan varrella



Reittikertomuksia arkkitehtuurista,
luonnosta, historiasta ym.



Kaloritaulukko

- Kehoon tutkimuspiuhat, jotka antavat tietoa älypuhelimeen/omiin tiedostoihin
- Joku mittari, joka mittaa sykkeen, kalorit, sydäntä



- Tunnistaa autot, jalankulkijat ja pyöräilijät
- Ja myös tutut pyöräilijät
- Kertoo kilometrimäärät



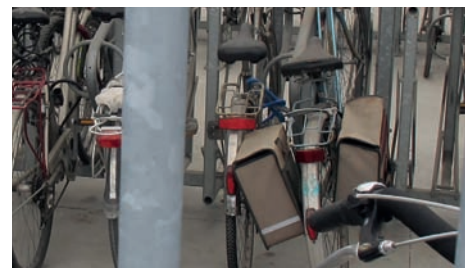
- Kertoo pyörätien kunnan



Mitä reittiä voisi ajaa tällaisella kunnolla



- Kasvien opastusta mm harvinaisia kasveja
- Paikallista historiaa ja kulttuuria



- Juna-aikataulu, jatkoyhteydet



-Säätilan ja pyörätien liukkauden



- Tekee kuntosuunnitelman



-Kirpputorit
-Liikkeiden aukioloajat
-Valittu reitti näyttää myös sen päivän tapahtumat, jotka ovat matkan varrella



- Antaa puhtia ylämäessä



-Näyttää miten kaksi pyöräilijää lähenevät sovitettuun tapaamispaikkaan



Konkreettisia palkintoja;
kertoo sinun säästäneen yhden sademetsän kasvin



- Tietoa sen hetkisestä pyöräily-ympäristöstä



-Yritykset tarjoisivat alennuksia, jos kauppaan tultaisiin pyörällä ja puhelimesta näytettäisiin pisteitä?

- Puhelin muistuttaisi yleiskunnon vaikutuksesta parisuhteessa



- Voi välittää muille pyöräilijöille tietoa esim. "sinulla on reppu auki"



-
Kertoo reissun jälkeen mitä saa syödä, kun pyöräili **niiiiin** paljon

kiitos

VANTAAN SANOMAT

Perjantai 1.3.2013

[Etusivu](#) [Uutiset](#) [Keskustelut](#) [Blogit](#) [Kumppanit](#) [Tapahtumat](#) [Toimitus](#)

Vantaalaiset pääsevät mukaan kehittämään pyöräilyn verkkopalvelua



Kuva: METROPOLIA

Workshopissa keväällä 2012 tehty idea pyöräilypölvästä, johon voi liittää informaatiota kartoista, reittiehdotuksista, sää- ja tapahtumatiedoista. Nyt suunnittelutyö jatkuu pyöräilyverkkopalvelun kehittämisessä.

PAIKALLISET | 18.2.2013 08:00, Päivitetty: 15.2.2013 10:02 | Kommentoi

[Suosittele](#) 2

Vantaalle hyvä pyöräilypalvelu!

Osallistu ideoimaan Marja-Vantaan alueelle toimiva pyöräilypalvelu nettiin.

Vantaalla on vuonna 2015 asuntomessut, jonka suunnittelussa Vantaan kaupunki on kiinnittänyt erityistä huomiota joukkoliikenteen, polkupyöräilyn ja jalankulun kehittämiseen.

Kyselyn tavoitteena on kerätä tietoa yhteisöllisen ja pyöräilyyn kannustavan verkkopalvelun kehittämiseksi.

Kyselystä saatuja tuloksia hyödynnetään Metropolia Ammattikorkeakoulun opiskelijoiden opinnäytetöissä ja verkkopalvelun suunnittelussa.

Kyselyä toteuttaa Metropolia Ammattikorkeakoulu ja Liikkuvan Arjen Design -hanke.

Lisätietoa kyselystä: marja-liisa.kauppinen@metropolia.fi ja juha.pohjola@metropolia.fi

Kysely1

1. Sukupuoli:

nainen mies

Valitse ☐ ☐

2. Ikä:

17-20 21-30 31-40 41-50 51-60 yli 60

Valitse ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

3. Millä laitteilla käyttäisit pyöräilyverkkopalvelua?

- ☐ tietokone
- ☐ tabletti (esim. iPad)
- ☐ älypuhelin
- ☐ kännykkä

Millaisia palveluja tai toimintoja haluaisit pyöräilyverkkopalveluun?

Alla kuva 1:ssä on ehdotus pyöräilyverkkopalvelun ensimmäisestä näkymästä, josta pyöräilijä voi valita itselleen tärkeitä toimintoja omalle sivulleen. Tämä sivunäkymä toimii esim. älypuhelimessa.

Alla on myös sisältöjä, joita voit ehdottaa pyöräilyverkkopalveluun.

4 e. kohdassa voit kertoa meille mitä muita sisältöjä tarvitsisit omaan "palveluun".



Kuva 1. Ehdotus pyöräilyverkkopalvelun ensimmäisestä näkymästä ja pyöräilijän oma sivu, jonne hän on kerännyt tarvitsemansa palvelut.

4 a. Pyöräilijöiden tarjoamat sisällöt:

- ☐ omat tiedot (esim. kertyneet kilometrit)
- ☐ pyöräilijäblogit (esim. kokemuksia, kuvia reiteiltä)
- ☐ pyöräilykaverihaku
- ☐ verkkopalaute

4 b. Pyöräilypalvelun tarjoamat sisällöt:

- ☐ ajankohtaista
- ☐ pyöräilytapatumakalenteri
- ☐ tori/myyntipaikka
- ☐ kilpailut (esim. lähialueeseen tutustuminen, geokätköt)
- ☐ pyöräilykoulutus (esim. maastopyöräily, pyöränhuolto)
- ☐ pyöräilijätyypit/profiilit (esim. kunto- ja retkipyöräilijä...)

4 c. Kaupungin tarjoamat sisällöt:

- ☐ opastus kaupunkipyöräilyyn
- ☐ tiedotteet/uutiset
- ☐ tietyöt
- ☐ joukkoliikenne
- ☐ palaute

4 d. Linkkien kautta saatavat palvelut:

- ☐ karttapalvelut
- ☐ muut pyöräily sivut (esim. pyöräilyseurat, -järjestöt)
- ☐ sää
- ☐ paikalliset palvelevat yritykset
- ☐ paikallisten yritysten mainontaa
- ☐ sosiaalinen media

4 e. Mitä muita sisältöjä (palveluja ja toimintoja) haluaisit pyöräilyverkkopalveluun?

Millaisia palveluja tai toimintoja käyttäisit pyöräilyn aikana?**5 a. Käyttäisitkö pyöräilyn aikana älypuhelinia?**

- ☐ kuunnellesasi reittikertomuksia (esim. Vantaanjoen reitti)
☐ osallistuessasi erilaisiin kilpailuihin ja harrastuksiin (esim. aarteen etsintä, geokätköt)
☐ kuunnellesasi kunto-ohjeita (esim. hengitys- ja tsemppausohjeita)
☐ en käyttäisi

5 b. Mitä muita palveluja ja toimintoja haluaisit älypuhelimeen?**Millaisia palveluja tai toimintoja haluaisit lapsiperheille?****6 a. Palveluja ja toimintoja lapsiperheille**

- ☐ lasten liikennekoulutus (esim. maantiepyöräilyyn)
☐ kilpailut (esim. aarteenetsintä, tutustumisrasteja lähialueeseen)
☐ tapahtumakalenteri (esim. pyöräillään yhdessä)
☐ tempaukset (esim. äiti/isäpyöräily, naamiaispyöräily, kevätpyöräily)
☐ turvalliset reitit lasten pyöräilyyn
☐ leikkipuisto-, uimapaikkareitit...

6 b. Mitä muita palveluja ja toimintoja haluaisit lapsiperheiden pyöräilyverkko palveluun?**Pyöräilypalveluun kirjautuminen****7 a. Haluatko, että palveluun kirjaudutaan omilla tunnuksilla?**

kyllä ei
 Valitse ☐ ☐

7 b. Haluatko, että palveluun kirjaudutaan vain, kun ladataan omaa aineistoa?

kyllä ei
 Valitse ☐ ☐

Kiitos osallistumisestasi!

Toimiva pyöräilypalvelu nettiin!

Osallistu ideoimaan pääkaupunkiseudulle toimiva pyöräilypalvelu nettiin.

Pääkaupunkiseudulla on kiinnitetty erityistä huomiota joukkoliikenteen, polkupyöräilyn ja jalankulun kehittämiseen. Olemme valinneet Espoon Suurpellon asuinalueen asukkaat tähän kyselyyn.

Kyselyn tavoitteena on kerätä tietoa yhteisöllisen ja pyöräilyyn kannustavan verkkopalvelun kehittämiseksi.

Kyselystä saatuja tuloksia hyödynnetään Metropolia Ammattikorkeakoulun opiskelijoiden opinnäytetöissä ja verkkopalvelun suunnittelussa.

Kyselyä toteuttaa Metropolia Ammattikorkeakoulu ja Liikkuvan Arjen Design -hanke.

Lisätietoa kyselystä; marja-liisa.kauppinen@metropolia.fi ja juha.pohjola@metropolia.fi

Kysely1

1. Sukupuoli:

nainen mies

Valitse ☐ ☐

2. Ikä:

17-20 21-30 31-40 41-50 51-60 yli 60

Valitse ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

3. Millä laitteilla käyttäisit pyöräilyverkkopalvelua?

- ☐ tietokone
- ☐ tabletti (esim. iPad)
- ☐ älypuhelin
- ☐ kännykkä

Millaisia palveluja tai toimintoja haluaisit pyöräilyverkkopalveluun?

Alla kuva 1:ssä on ehdotus pyöräilyverkkopalvelun ensimmäisestä näkymästä, josta pyöräilijä voi valita itselleen tärkeimpiä toimintoja omalle sivulleen. Tämä sivunäkymä toimii esim. älypuhelimessa.

Alla on myös sisältöjä, joita voit ehdottaa pyöräilyverkkopalveluun.

4 e. kohdassa voit kertoa meille mitä muita sisältöjä tarvitsisit omaan "palveluun".

Pyöräilyverkkopalvelu

| Pyöräilypalvelun tarjoamat sisällöt: | Pyöräilijöiden tarjoamat sisällöt: | Kaupungin tarjoamat sisällöt: | Linkkien kautta saatavat palvelut: |
|---|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> ajankohtaista | <input type="checkbox"/> omat tiedot | <input type="checkbox"/> opastus kaupunkipyöräilyyn | <input type="checkbox"/> karttapalvelut |
| <input type="checkbox"/> tapahtumakalenteri | <input type="checkbox"/> pyöräilijäblogit | <input type="checkbox"/> tietyt | <input type="checkbox"/> muut pyöräily sivut |
| <input type="checkbox"/> tori/myyntipaikka | <input type="checkbox"/> pyöräilykaverihaku | <input type="checkbox"/> tiedotteet/uutiset | <input type="checkbox"/> sää |



Kuva 1. Ehdotus pyöräilyverkkopalvelun ensimmäisestä näkymästä ja pyöräilijän oma sivu, jonne hän on kerännyt tarvitsemansa palvelut.

4 a. Pyöräilijöiden tarjoamat sisällöt:

- ☐ omat tiedot (esim. kertyneet kilometrit)
- ☐ pyöräilijäblogit (esim. kokemuksia, kuvia reiteiltä)
- ☐ pyöräilykaverihaku
- ☐ verkkopalaute

4 b. Pyöräilypalvelun tarjoamat sisällöt:

- ☐ ajankohtaista
- ☐ pyöräilytapahtumakalenteri
- ☐ tori/myyntipaikka
- ☐ kilpailut (esim. lähialueeseen tutustuminen, geokätköt)
- ☐ pyöräilykoulutus (esim. maastopyöräily, pyöränhuolto)
- ☐ pyöräilijätyypit/profiilit (esim. kunto- ja retkipyöräilijä...)

4 c. Kaupungin tarjoamat sisällöt:

- ☐ opastus kaupunkipyöräilyyn
- ☐ tiedotteet/uutiset
- ☐ tietyöt
- ☐ joukkoliikenne
- ☐ palaute

4 d. Linkkien kautta saatavat palvelut:

- ☐ karttapalvelut
- ☐ muut pyöräily sivut (esim. pyöräilyseurat, -järjestöt)
- ☐ sää
- ☐ paikalliset palvelevat yritykset
- ☐ paikallisten yritysten mainontaa
- ☐ sosiaalinen media

4 e. Mitä muita sisältöjä (palveluja ja toimintoja) haluaisit pyöräilyverkkopalveluun?

Millaisia palveluja tai toimintoja käyttäisit pyöräilyn aikana?**5 a. Käyttäisitkö pyöräilyn aikana älypuhelinia?**

- ☐ kuunnellesasi reittikertomuksia (esim. Espoon merireitti)
- ☐ osallistuessasi erilaisiin kilpailuihin ja harrastuksiin (esim. aarteen etsintä, geokätköt)
- ☐ kuunnellesasi kunto-ohjeita (esim. hengitys- ja tsemppausohjeita)
- ☐ en käyttäisi

5 b. Mitä muita palveluja ja toimintoja haluaisit älypuhelimeen?**Millaisia palveluja tai toimintoja haluaisit lapsiperheille?****6 a. Palveluja ja toimintoja lapsiperheille**

- ☐ lasten liikennekoulutus (esim. maantiepyöräilyyn)
- ☐ kilpailut (esim. aarteenetsintä, tutustumisrasteja lähialueeseen)
- ☐ tapahtumakalenteri (esim. pyöräillään yhdessä)
- ☐ tempaukset (esim. äiti/isäpyöräily, naamiaispyöräily, kevätpyöräily)
- ☐ turvalliset reitit lasten pyöräilyyn
- ☐ leikkipuisto-, uimaikkareitit...

6 b. Mitä muita palveluja ja toimintoja haluaisit lapsiperheiden pyöräilyverkkopalveluun?**Pyöräilypalveluun kirjautuminen****7 a. Haluatko, että palveluun kirjaudutaan omilla tunnuksilla?**

kyllä ei

Valitse ☐ ☐**7 b. Haluatko, että palveluun kirjaudutaan vain, kun ladataan omaa aineistoa?**

kyllä ei

Valitse ☐ ☐**Kiitos osallistumisestasi!**